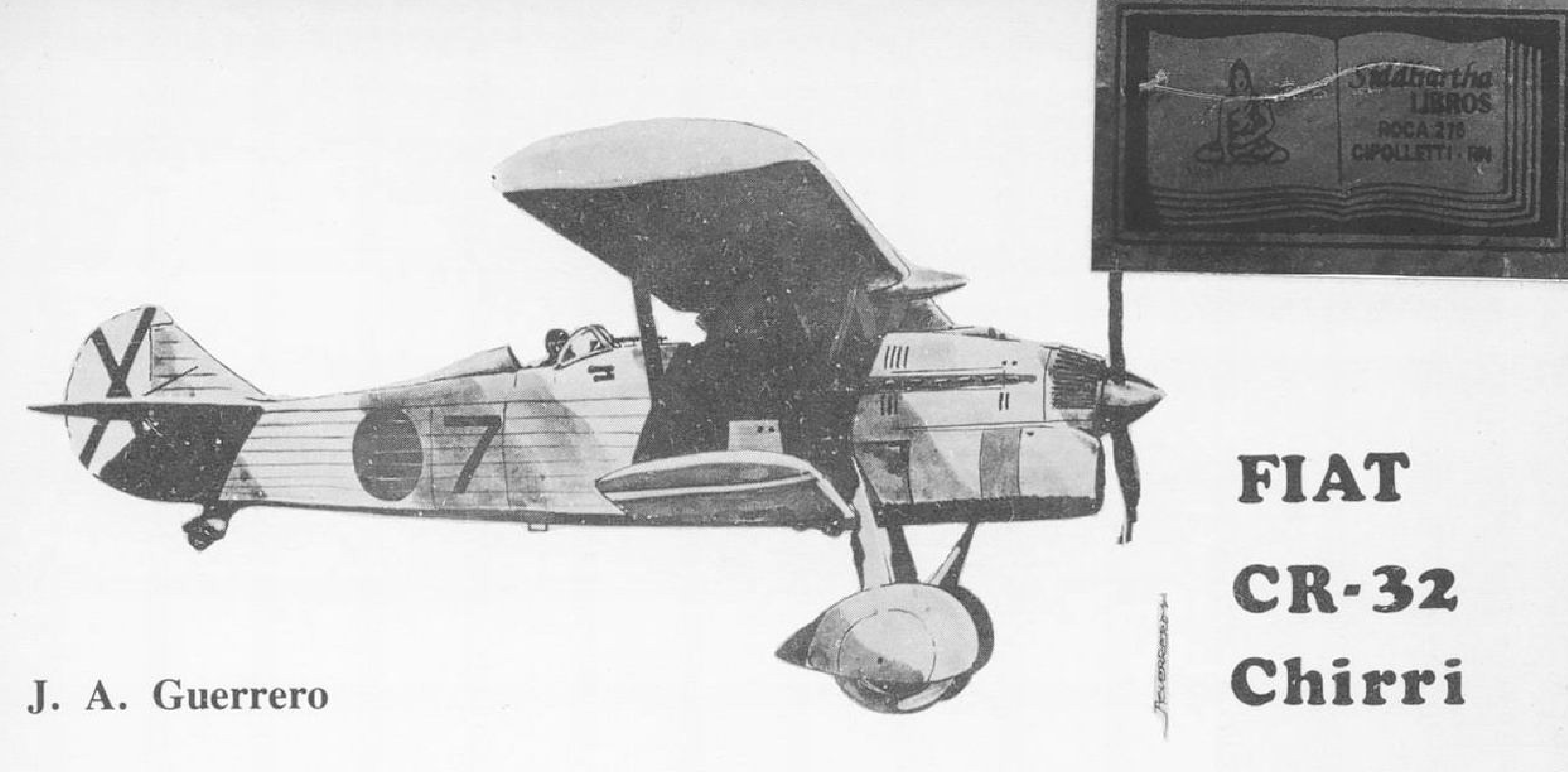
AVIONES FAMOSOS
3

J. A. GUERRERO

FIAT CR-32
CHIRRI


EDITORIAL SAN MARTIN



FIAT CR-32 Chirri

J. A. Guerrero

EDITORIAL SAN MARTIN

Sobre los soleados campos cordobeses, una formación de bombarderos Potez 54, luciendo en sus alas las bandas rojas que les identifican como pertenecientes al bando republicano, se dirige a la capital de la provincia en un intento de detener el avance que sobre ella efectúan las tropas recién sublevadas. De pronto, aparecen en el cielo unos biplanos de brillo metálico que lucen bandas negras. Instintivamente, los pilotos republicanos se agrupan y los Nieuport 52 de caza que los protegen, se interponen entre los agresores y los bimotores gubernamentales. En breves segundos, uno de los cazas republicanos cae envuelto en llamas y el ataque ha sido abortado. Es el 21 de agosto de 1936 y la primera de las victorias de un caza que pronto será famoso: el Fiat CR-32.

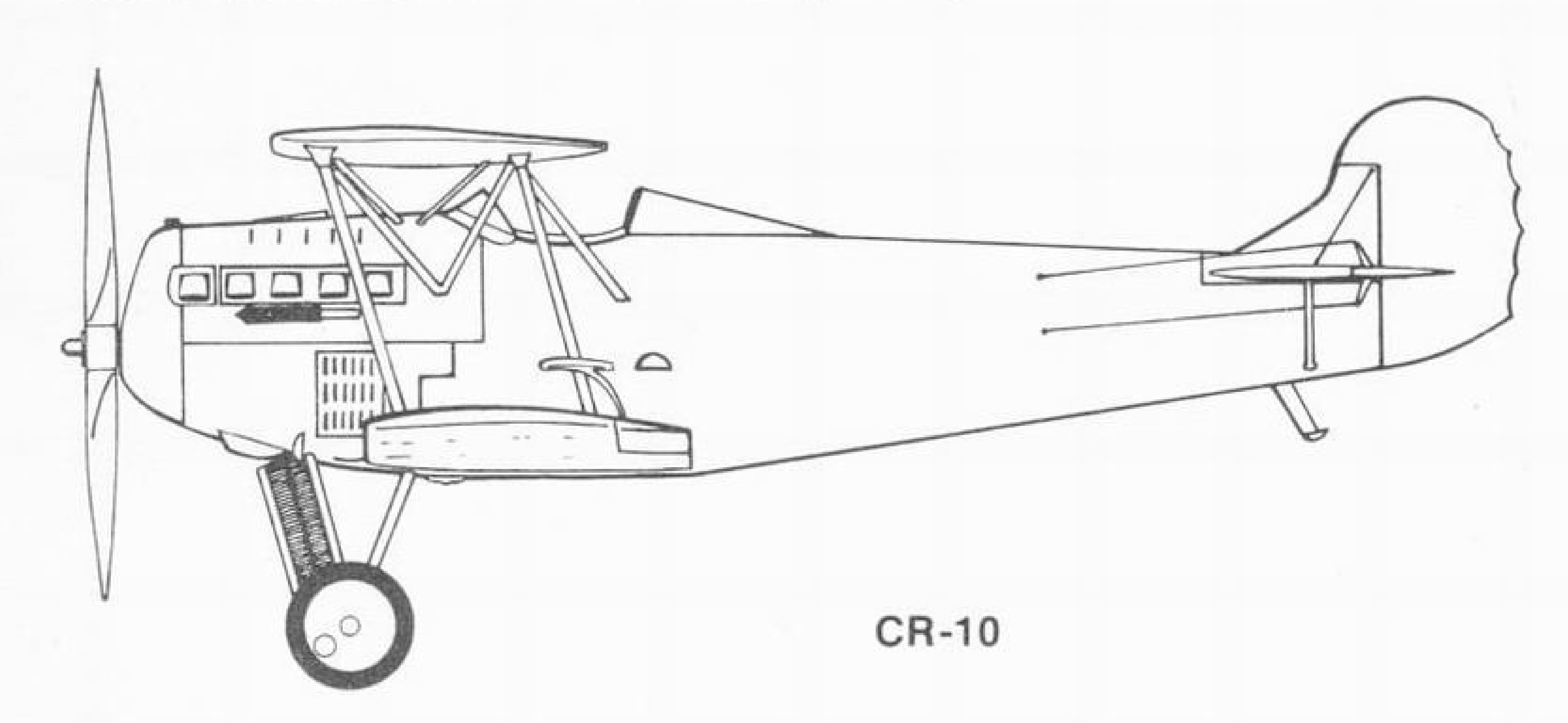
A lo largo de tres años de dura lucha contra las tropas de la República, el ágil biplano italiano se hará merecedor del lugar que ocupa en la historia próxima de nuestra patria y de la aviación militar de ella, de su nación de origen y de la mundial. Junto a otro combatiente de aquellos días, el Polikarpov I-15 "Chato", el "Chirri" fue el último de los biplanos utilizado con éxito en una contienda y el más prestigioso de los cazas de su tiempo. Montura de los hábiles cazadores nacionales, Morato, Salvador, Salas, Guerrero y otros y de los valientes pilotos italianos de la Aviación Legionaria, el CR-32, se merece sin lugar a dudas, uno de los sitios preferentes en la lista de los más famosos aviones, al lado de aparatos más modernos y sofisticados como el Me-109, otro veterano de nuestra guerra, el Spitfire, etc.

Aparecido en 1933 como derivado del CR-30 y diseñado por Claudio Rosatelli para la Fiat, fue el responsable, por sus dotes de maniobrabilidad y ligereza de la continuación en la Regia Aeronáutica de la fórmula biplana y su sucesor, el CR-42 Falco, el único de su tipo empleado en gran cantidad por una fuerza aérea combatiente en la Segunda Guerra Mundial. Volado en los años inmediatamente anteriores al conflicto por las patrullas acrobáticas italianas y empleado mayoritariamente por la caza nacionalista durante la Guerra Civil Española, formó también parte de las Fuerzas Aéreas de Venezuela, Paraguay, Austria, Hungría y China, aparte naturalmente de las de su propio país y la española, donde permaneciera por espacio de más de 15 años en servicio, no sólo como caza y entrenador, sino también como aparato de enseñanza de acrobacia, papel en el que sólo el inexorable desgaste de los años, pudo hacer mella en él.

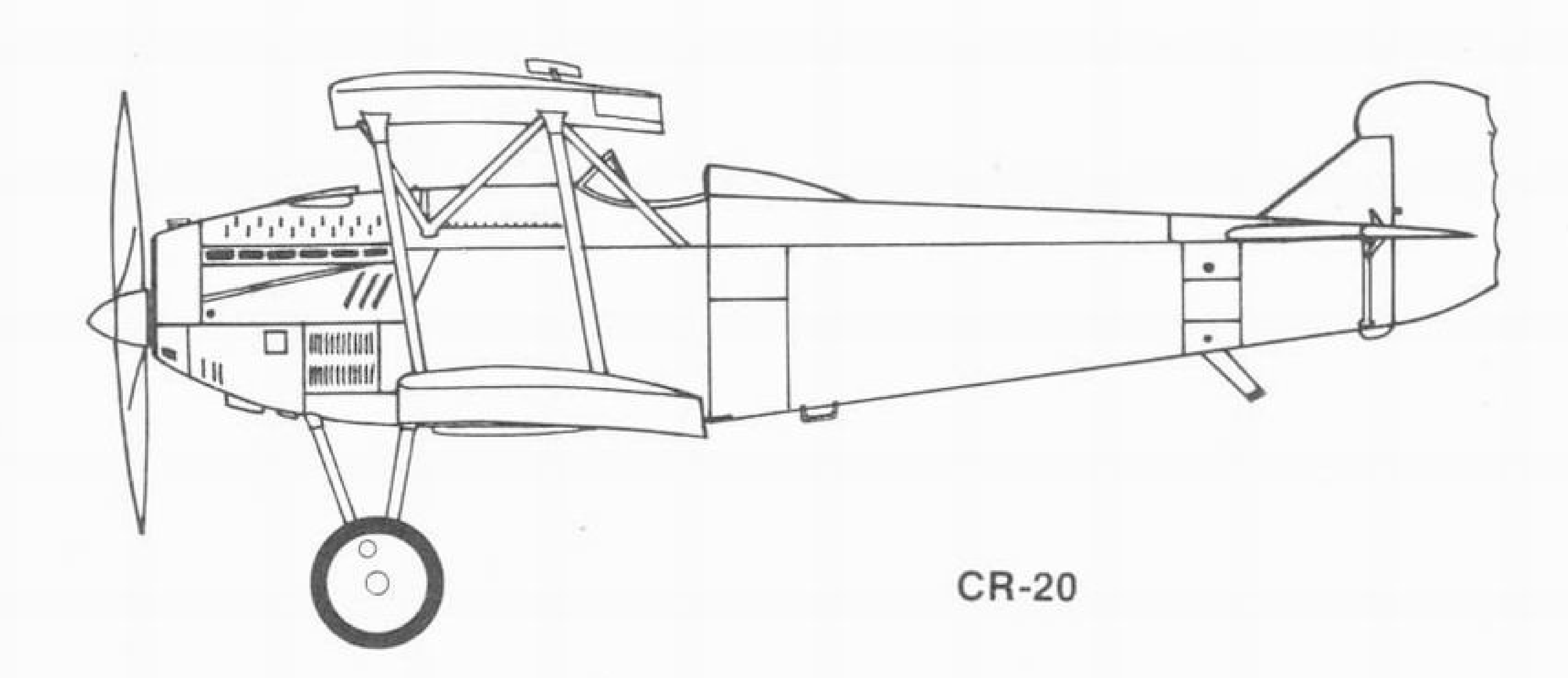
Aún, durante las primeras etapas de la Segunda Guerra Mundial los CR-32 se batieron con coraje contra aparatos netamente superiores y más modernos tales como los Hurricane y Blemheim ingleses, en los frentes de Africa, participando también activamente en el ataque italiano de los Balcanes. Luego, el viejo guerrero, fue retirado del combate por razones obvias y destinado a las escuelas de caza en el continente.

Desarrollo técnico

El desarrollo de los cazas de Rosatelli, entre los que destaca el aparato que nos ocupa, se inicia en 1923, con el Fiat CR y la fórmula del sexquiplano con superficies unidas por montantes tipo warren y continuará a lo largo de las décadas de los 20 y 30, evolucionando al ritmo de los motores Fiat A de cilindros en línea. Aunque el primero de ellos vuela en dicho año, en realidad la fórmula halla su verdadero exponente en 1926 con el CR-20, que abandona la poco ortodoxa estética de sus predecesores, cuyas superficies inferiores son mayores que las superiores, para seguir la más tradicional de alas inferiores menores y conseguir así un aparato en que las condiciones de maniobrabilidad, presente en los diseños anteriores, no sufren gran menoscabo a pesar de la nueva construcción del aparato, ahora de estructura enteramente metálica en contraste con las mixtas de los CR anteriores. Con él, se inician las actividades de la Patrulla Acrobática de la Regia Aeronáutica en meetings internacionales y es el primero de la serie en conocer las vicisitudes bélicas, en primer lugar en las operaciones contra los sublevados de Libia y más tarde en la guerra italo-etíope, donde, ya al final de su carrera militar, serán utilizados en misiones de asalto y ametrallamiento.



CR-10



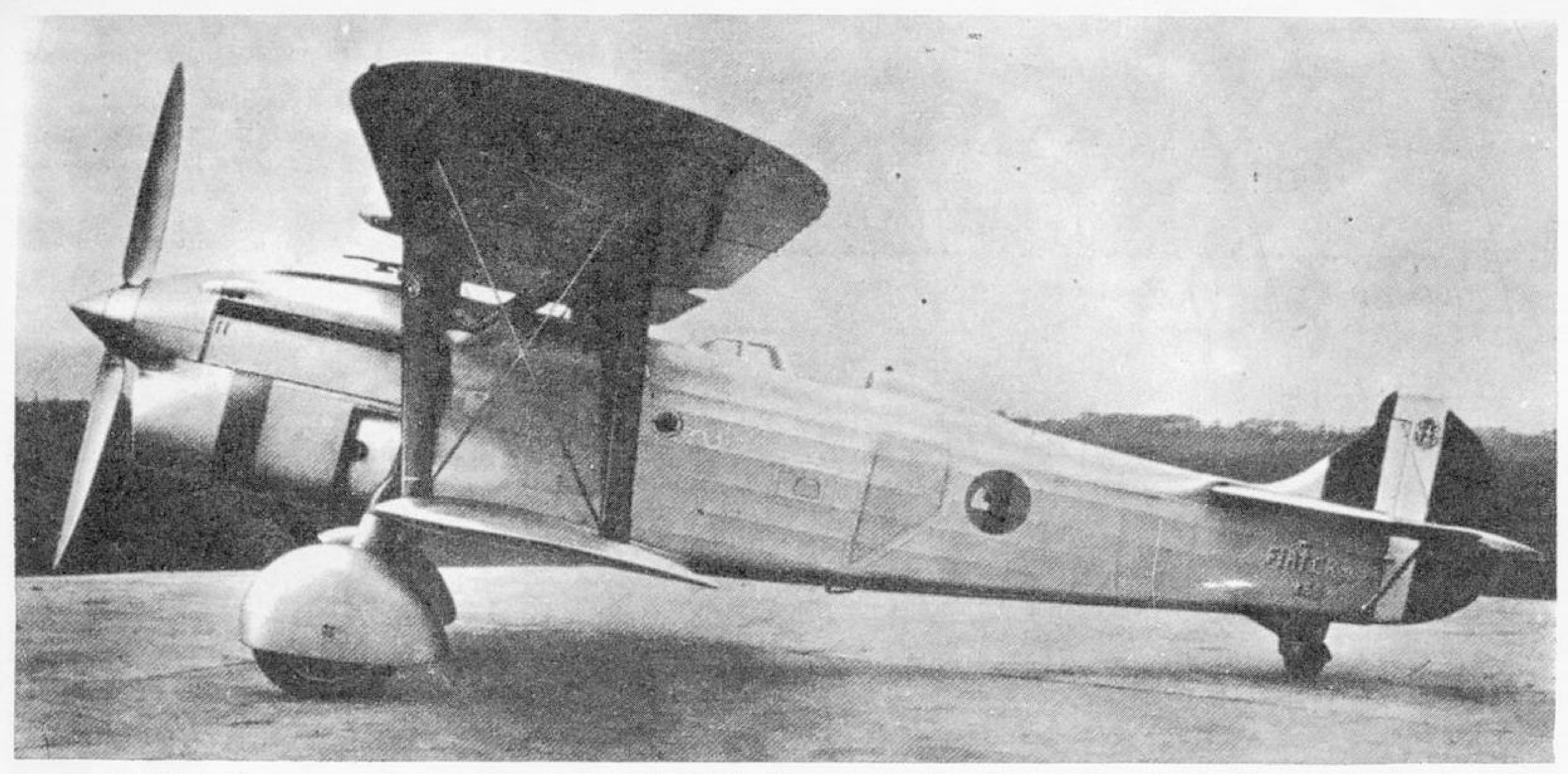
CR-20

Pero el antecesor real del "Chirri", el CR-30, aparece en 1932 haciendo gala de las excepcionales condiciones maniobreras y de velocidad que distinguirán posteriormente a su lógica evolución, el CR-32.

Vencedor de una serie de trofeos que por entonces se celebraban (Copa "Dal Molin" en 1932, Copa Bibesco en 1933) el CR-30 adquiere fama internacional a partir de su exhibición en el encuentro de Zurich y sus famosos vuelos en formación a través de Europa, batiendo records.

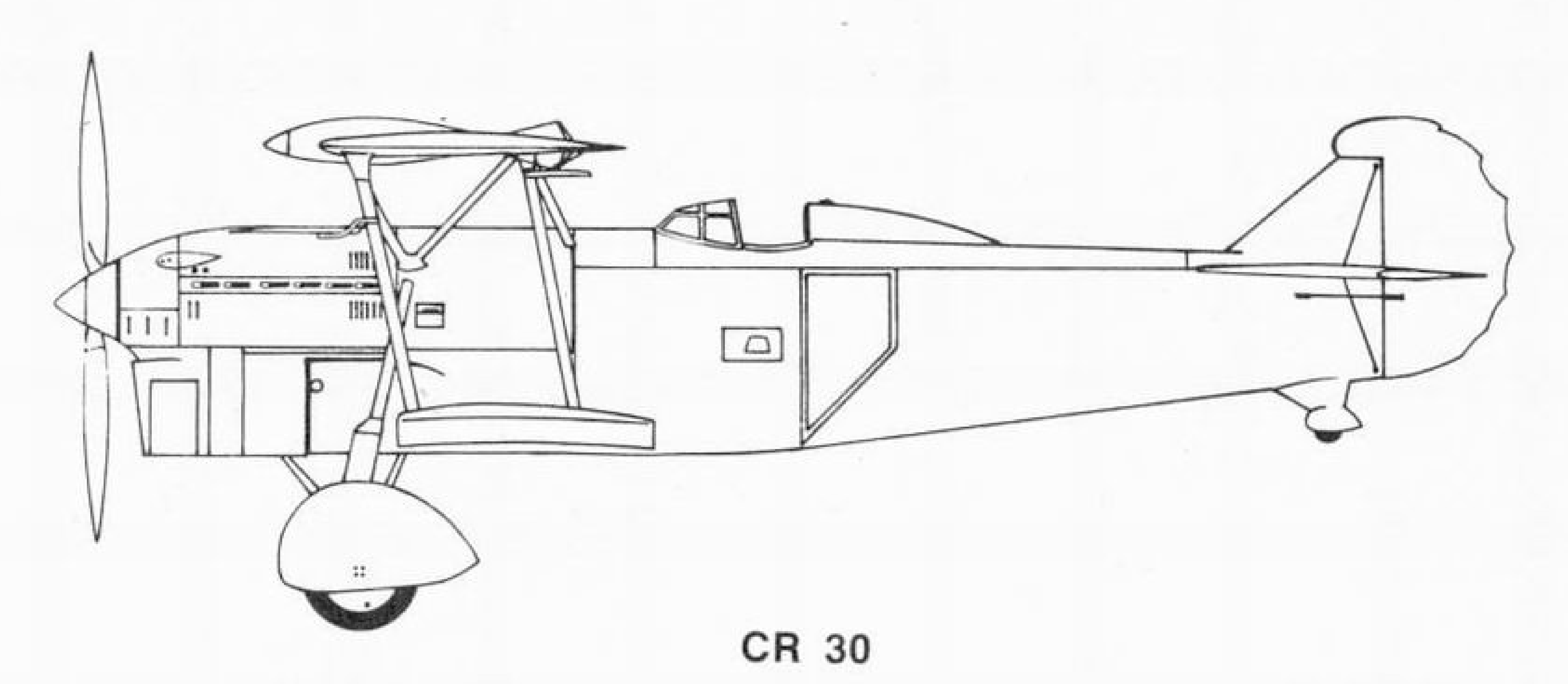


Fiat CR-20 Asso, versión mejorada con el motor Fiat «Asso».



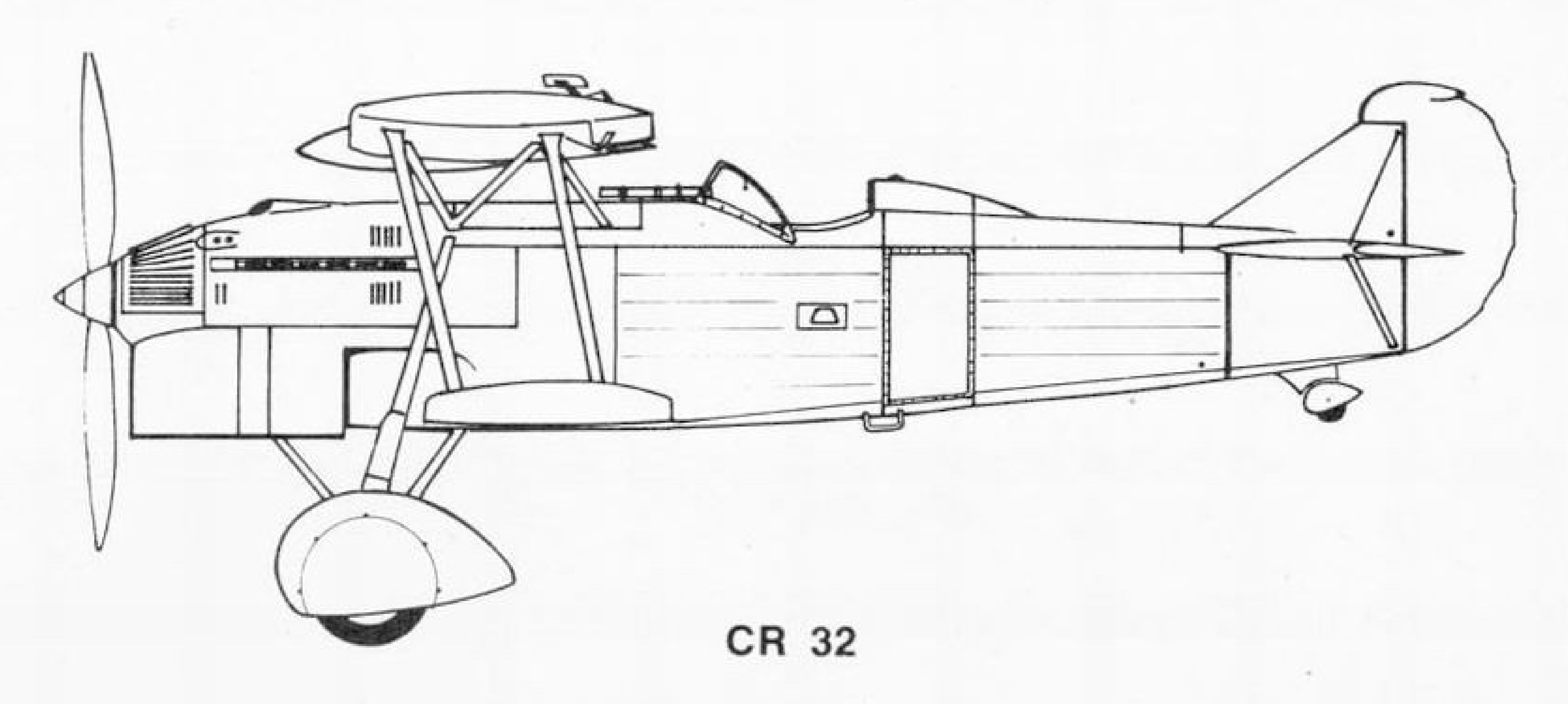
El Fiat CR-30, verdadero precursor del Chirri, muestra la semejanza de líneas de ambos.

Sexquiplano de estructura metálica tubular con revestimiento mixto y patas independientes para su tren de aterrizaje con amortiguadores oleoneumáticos, característica ya probada por su diseñador en el CR-20 AQ, con un armamento de dos ametralladoras Breda de 12,7 mm., el aparato adoptaba el motor Fiat A 30 RA de 600 cv. que accionaba una hélice bipala de aluminio y paso ajustable en tierra. Constituía un excelente caza para su tiempo con velocidades del orden de los 350 Kmh., verdaderamente estimable en aquellas fechas, por lo que lógicamente, se inicia un desarrollo, dando lugar a la versión biplaza de entrenamiento y combate con armamento dorsal y por fin, en 1933, al CR-32, de menor tamaño pero idénticas líneas y estructura.



CR 30

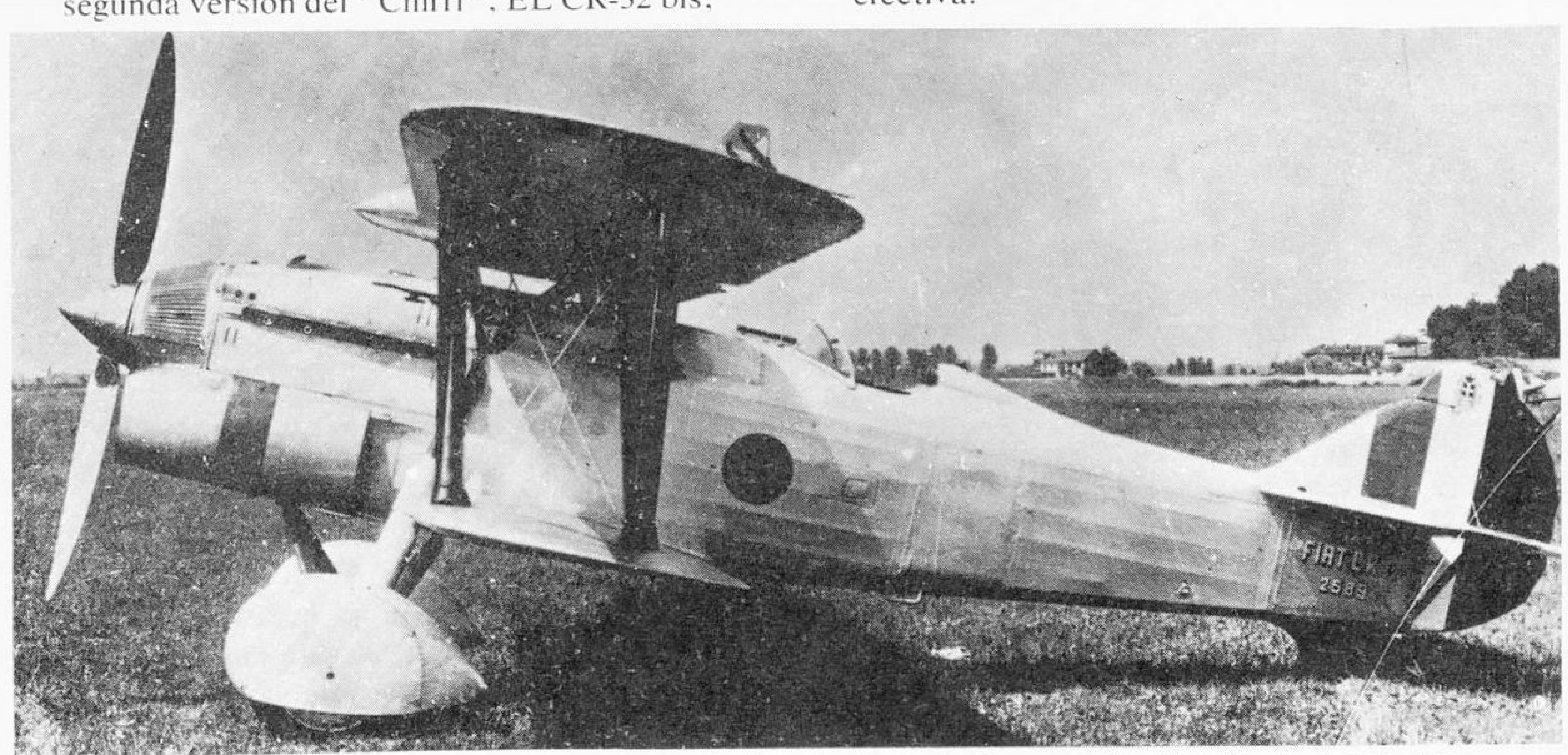
En éste, el motor continúa siendo el seguro Fiat A 30 RA, pero sus menores dimensiones le confieren una velocidad máxima de 356 Kmh. a 3.000 mts. de altura y 2.750 r.p.m. El armamento, compuesto en principio de dos ametralladoras fijas sobre



CR 32

capot Breda-SAFAT de 12,7 mm. o dos VICKERs de 7,62 mm., disparando a través del arco de la hélice, con una inclinación hacia arriba de 1°30', es aumentado posteriormente con otras dos armas de 7,7 mm. montadas en el ala inferior fuera del giro del propulsor, dando origen al nacimiento de la segunda versión del "Chirri", EL CR-32 bis, servándose en ambos la planta motriz mejorada A 30 RA bis.

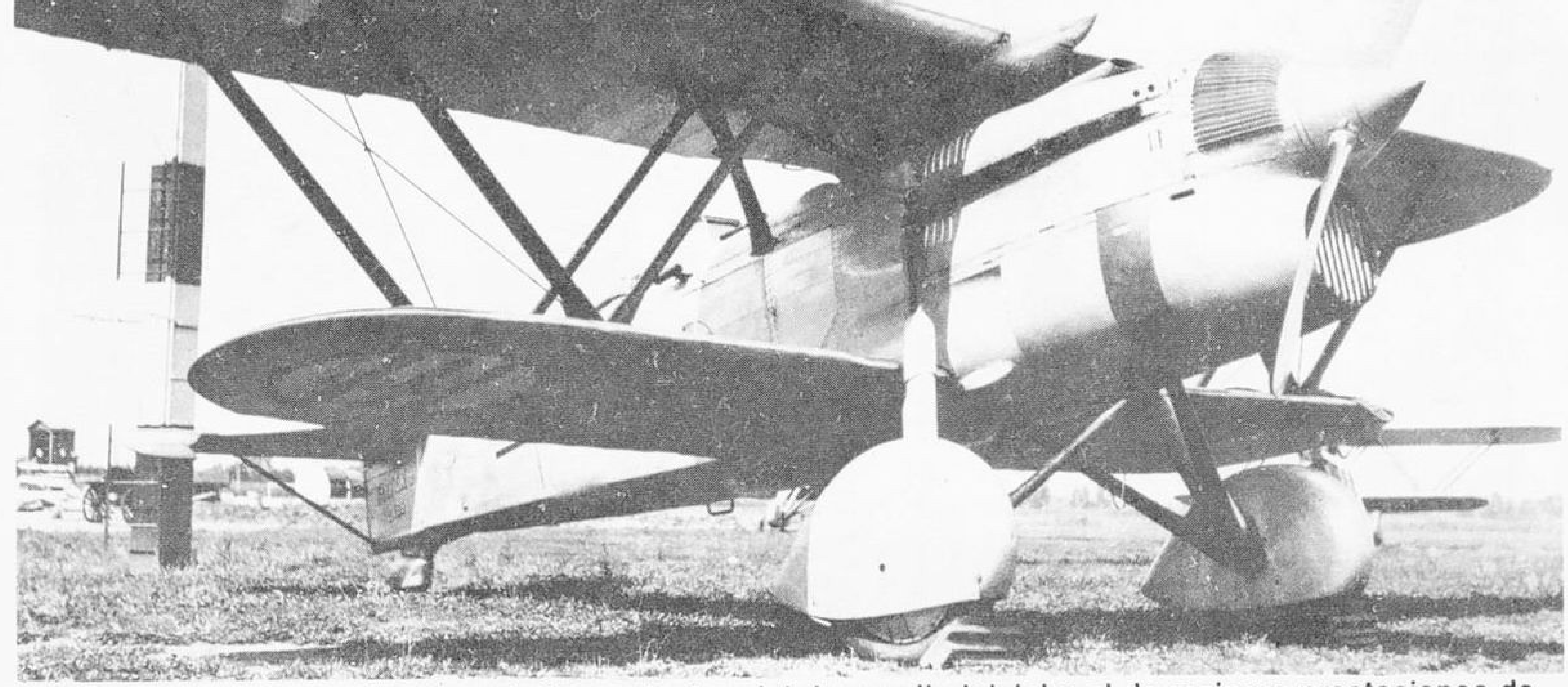
El CR-32, podía asimismo estar provisto de armamento lanzable, constituido por una bomba de 100 Kgs. o 2 de 50 Kgs. o 12 de 2,5 Kgs. del tipo antipersonal, la que en la práctica vino a ser la carga más usual y efectiva.



El Fiat CR-32 constituyó la Base de la Aviación de Caza italiana en la década de los treinta.

con motor también mejorado A 30 RA bis. Pero el aumento de peso no es proporcional al de potencia y las prestaciones disminuyen, por lo que en las series siguientes "ter" y "quater" se vuelve al armamento original, aunque se mejora el habitáculo del piloto con cambios en la instrumentación y aparatos de puntería, llegándose a dotar a algunos de los últimos, de aparatos de radio y con-

Habiendo efectuado su primer vuelo el 28 de abril de 1933 de manos de Brack Papa, por entonces piloto de pruebas de la Fiat, el CR-32 fue construido en más de 1.200 ejemplares de las cuatro variantes básicas, a lo largo de los años 1934 a 1939, siendo por el tiempo del inicio de la Guerra Mundial el aparato de caza mayoritario en la fuerza aérea de la Italia fascista.



El CR-32 quater, fue la última de las variantes del desarrollo inicial y el de mejores prestaciones de la serie.

En España y durante los años 1938 a 1944, la Hispano Suiza de Sevilla (anteriormente de Guadalajara y tras varios traslados afincada definitivamente en la trianera calle de San Jacinto, con el nombre de Hispano Aviación, S. A., hasta su absorción por Construcciones Aeronáuticas, S. A. recientemente) construyó unos cien ejemplares como HA 132 L y reconstruyó algunos procedentes de la Guerra Civil, así como unos 40 aparatos biplazas de entrenamiento y escuela. Los "Chirri" españoles pertenecían al tipo CR-32 quater, último de los desarrollos del caza biplano.

En 1935, en el mes de septiembre, con la aparición del más potente motor Fiat A 33 RC 35, aparece el último desarrollo del tipo, con armamento similar al del CR-32 bis y hélice tripala ajustable en tierra, como las anteriores bipalas, alcanzando por ello una velocidad de 422 Kmh., lo que hace de él, una mejora realmente interesante. Pero el CR-33, denominación del aparato, no pasa del estado de prototipo, ya que nuevas consideraciones y la aparición del prototipo CR-41 con motor radial de enfriamiento por aire Bristol Mercury y el sucesivo desarrollo de otros tipos que darán lugar al nacimiento en mayo de 1938 del último biplano de Rosatelli, el Falco, detiene la evolución lógica del "Chirri" y su corta, pero interesante trayectoria queda en suspenso.



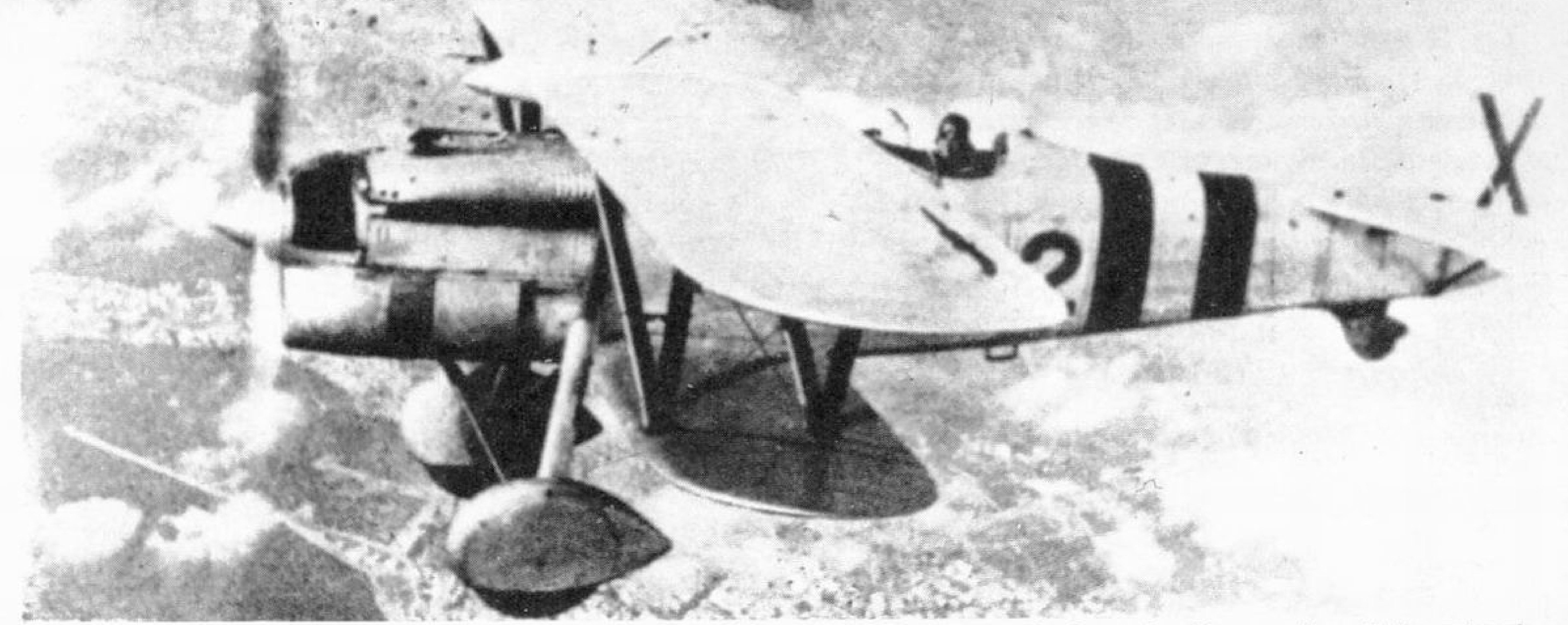
Hispano HS 132, a su salida de factoría en Tablada, Sevilla. (Foto: D. Balaguer).

La Guerra CIVIL Española

En el verano de 1936, la tormenta que sobre el cielo de España se cernía amenazadora, estalla; el ejército de Africa, el mejor preparado de los efectivos militares, se subleva contra el Gobierno de la Segunda República y el Frente Popular, en el poder tras las recientes elecciones. Secundado inmediatamente en otras provincias y sofocado el alzamiento por las milicias populares en armas, en algunas, una sangrienta guerra prolongará durante tres años las agonías del pueblo español sumido en la más cruel de las contiendas: el conflicto armado entre hermanos.

En lo que se refiere a la aviación, a principios de aquel trágico verano, ya iniciada la guerra, se vio pronto claro que, a pesar de que la mayor parte de los aparatos existentes quedaron en poder de manos leales, los pilotos mejor entrenados se hallaban de parte rebelde. Por todo y al igual que en los restantes campos, era evidente que el equilibrio aproximado de fuerzas sólo tenía una salida: la intervención extranjera.

Así, con un Estrecho vigilado por la Marina del Gobierno de Madrid y con fuertes presiones en la península sobre los núcleos en poder de los derechistas, una única alternativa queda al aislado ejército de Africa para su pase al continente: el aire. Desde el



A su llegada a España, el «Chirri», constituyó la punta de lanza de la aviación nacionalista, siendo hasta el final del conflicto el núcleo de la caza franquista. En las fotografías, un CR-32 ter de la Escuadrilla Dequal.

primer momento, las activas gestiones de los nacionalistas en Italia y la Alemania nazi, se dirigen a la búsqueda de material que ayude a inclinar a su favor la situación del momento. Las escasas unidades de que dispone el General Franco, venido desde las Canarias para ponerse al frente del Ejército Africano, son concentradas, con excelente criterio, sobre la zona del Estrecho, consiguiendo en espacio de pocos días, el cruce por vía aérea de algunos centenares de combatientes e impidiendo los aparatos de bombardeo y caza la eficaz actuación de los navíos republicanos.

Pronto, con la incorporación de algunos Junkers Ju-52 enviados por Alemania como aparatos civiles de la Lufthansa y los primeros Savoia S-81 italianos, se incrementa el volumen del transporte aéreo, minimizando la cuestión del paso de material transportado por vía marítima.

Pero en la caza, la situación es más agobiante, a pesar de que Madrid, preocupado el Gobierno por la defensa de la Capital de las columnas que la amenazan por la Sierra del Guadarrama, absorbe todo el esfuerzo de la Aviación Republicana que, poco hace de efectivo por la conquista de la vital superioridad aérea sobre Andalucía. Los obsoletos Hispano-Nieuport 52 C, que constituyen el equipamiento de las unidades de caza a comienzos del conflicto, se enfrentan con sus homólogos en manos nacionalistas.

La llegada de material francés, Dewoitine 500 y 510, Loire Nieuport 46 C-1, Bleriot-Spad 510 y algún otro, hace imprescindible para los sublevados el disponer de mejores aparatos, compra que por otra parte ya se gestionaba.

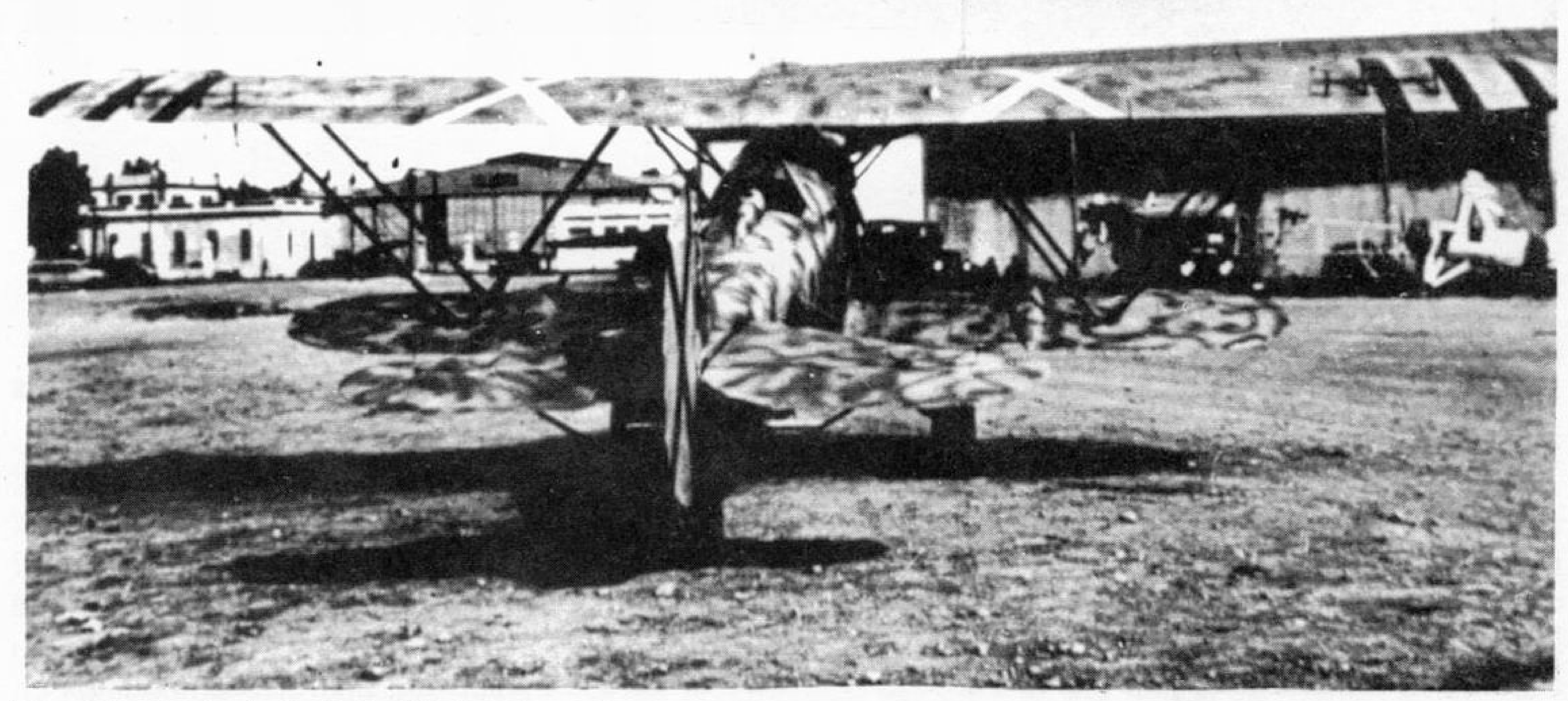
El 14 de agosto desembarcan en Melilla los primeros aviones de caza Fiat CR-32 y otro material bélico transportado a bordo



Hispano-Nieuport 52, en servicio con las F.A.R.E. al estallar la Guerra Civil y el caza más numeroso en ambos bandos durante los primeros momentos y hasta la venida de material extranjero.

del buque italiano "Alicantino". Trasladados al aerodromo de Nador, estos primeros 12 aparatos, cubrieron la siguiente etapa de su clandestino viaje, tras ser montados por los técnicos italianos llegados en el mismo buque, en vuelo a Tetuán. De allí son volados a Tablada, a donde llegan el 17 de agosto los 5 primeros y un sexto aparato al día siguiente. A partir de este momento los

La llegada de los cuatro restantes desde Africa, donde solo un aparato permanecía, permitió la continuación de las actividades de la escuadrilla Dequal, así llamada por ser este el nombre de su jefe, que actuaba en España con el apelativo de guerra de "Paride Limonesi", en acciones de protección a los Savoia, Fokker y Junkers de bombardeo.



Fiat CR-32 bis de la Aviación Legionaria, capturado por los gubernamentales. Es el aparato numerado 3-6 y 431 de fábrica. Su piloto era probablemente Franceschi, que aterrizó con su aparato intacto en Don Benito el 19-9-36. Obsérvese al fondo uno de los dos La Cierva C 30 A encuadrados en las FARE en el Grupo 41. (Foto: D. Balaguer).

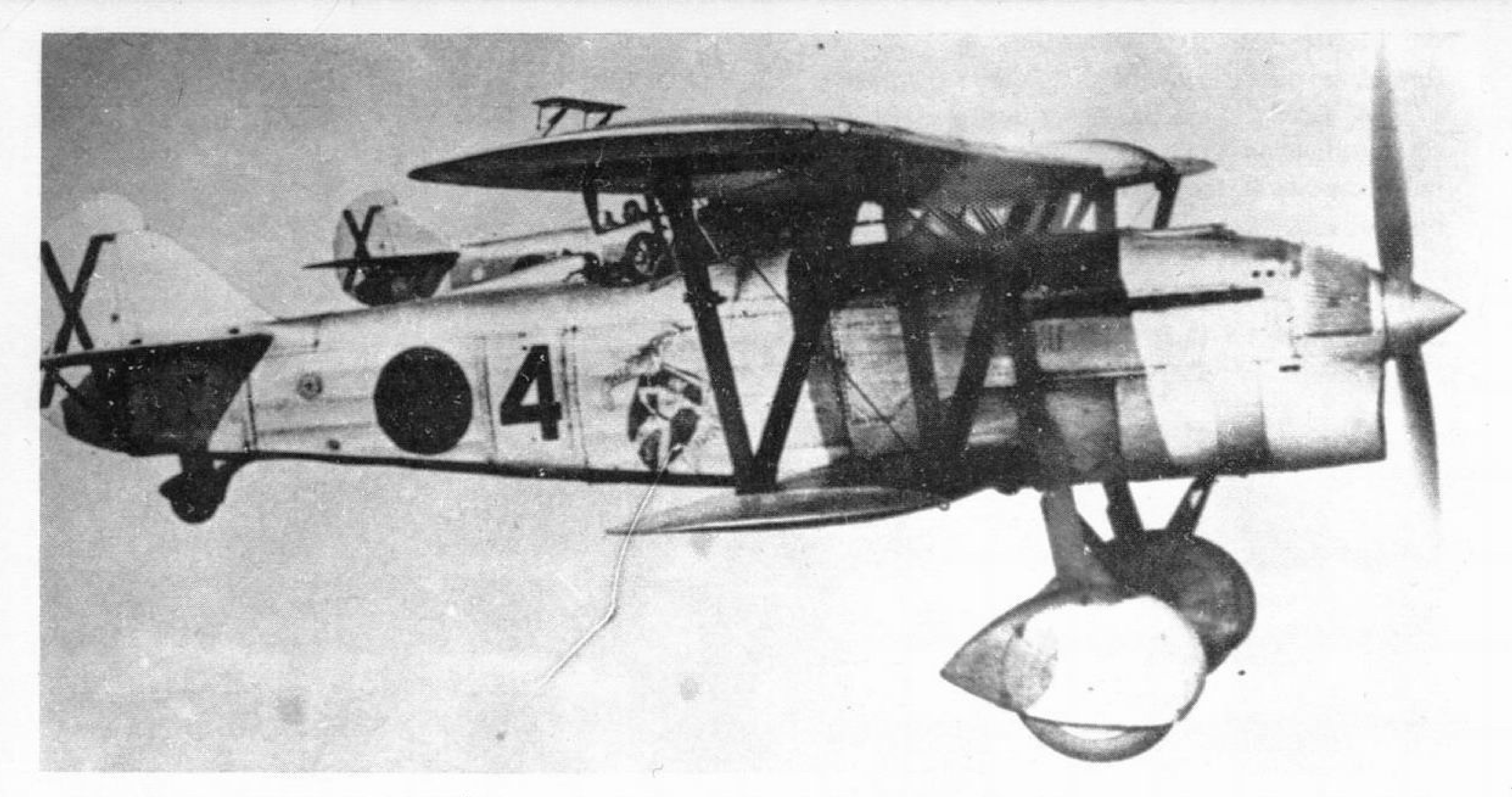
Fiats acuden a los lugares más comprometidos en ayuda de sus correligionarios españoles, enviándose patrullas a Córdoba, amenazada por el avance republicano de Miaja y donde se produce el encuentro que al principio relatamos, así como a Salamanca que había sido bombardeada.

Este primer grupo de cazas italianos fue tripulado en su totalidad por pilotos de la Regia Aeronáutica, de los que doce, más ocho técnicos, habían llegado acompañando los aparatos. Su intervención no fue muy lucida en principio, a pesar de las victorias que consiguen, pues los hombres, operando sobre un territorio que les era desconocido, sin brújula a bordo y con rudimentarios mapas de carreteras por toda documentación, sufren varios despistes a consecuencia de los cuales son averiados algunos aparatos por tomar tierra en campos no preparados, no obstante la reconocida robustez del biplano italiano. Así el día 23 de agosto, de los cazas CR-32 basados en la península, sólo uno se encontraba en condiciones de vuelo.

Sus oponentes por estas fechas eran los Breguet XIX, construidos en España por C.A.S.A., los Nieuport de la Hispano y el material francés adquirido por el Gobierno, que si bien eran aparatos modernos y eficaces no tuvieron gran influencia en la lucha, al estar tripulados por pilotos mercenarios que no ponían gran tesón en el combate y a las precarias condiciones de su mantenimiento y armamento, dado que muchos de ellos fueron entregados desarmados, teniéndoseles que hacer montajes improvisados, aparte del exagerado desgaste de sus motores, deficientemente atendidos por falta de técnicos entrenados y repuestos.

En estas circunstancias, la ventaja se hallaba de parte de los aviadores italianos que, aún hallándose en inferioridad numérica, ostentaron rápidamente la supremacía aérea en los frentes donde era requerida su actuación.

En el mismo mes de agosto, casi a finales o principios de septiembre son desembarcados en Vigo otros nueve cazas Fiat, que



Una pareja del CR-32 del X.° Grupo de Caza «Baleari» llegados a las islas para la protección de los Savoia que operaban desde las Baleares.

transportados por ferrocarril, son montados en Tablada. Con ellos llegan los correspondientes pilotos italianos, así como otros cinco técnicos. Todos ellos, siguiendo la costumbre establecida por sus predecesores, ingresan en la Legión con nombres falsos, e inmediatamente comienzan sus operaciones. Por estos días se produce la primera baja mortal del personal italiano, el Teniente Ernesto Monico, derribado junto a su compañero Castellani por una patrulla de Dewoitine 510. Salvados ambos por sus respectivos paracaídas, el teniente italiano cae en manos de las milicias populares que lo ejecutan en el acto, siendo su compañero más afortunado al caer en territorio nacionalista.

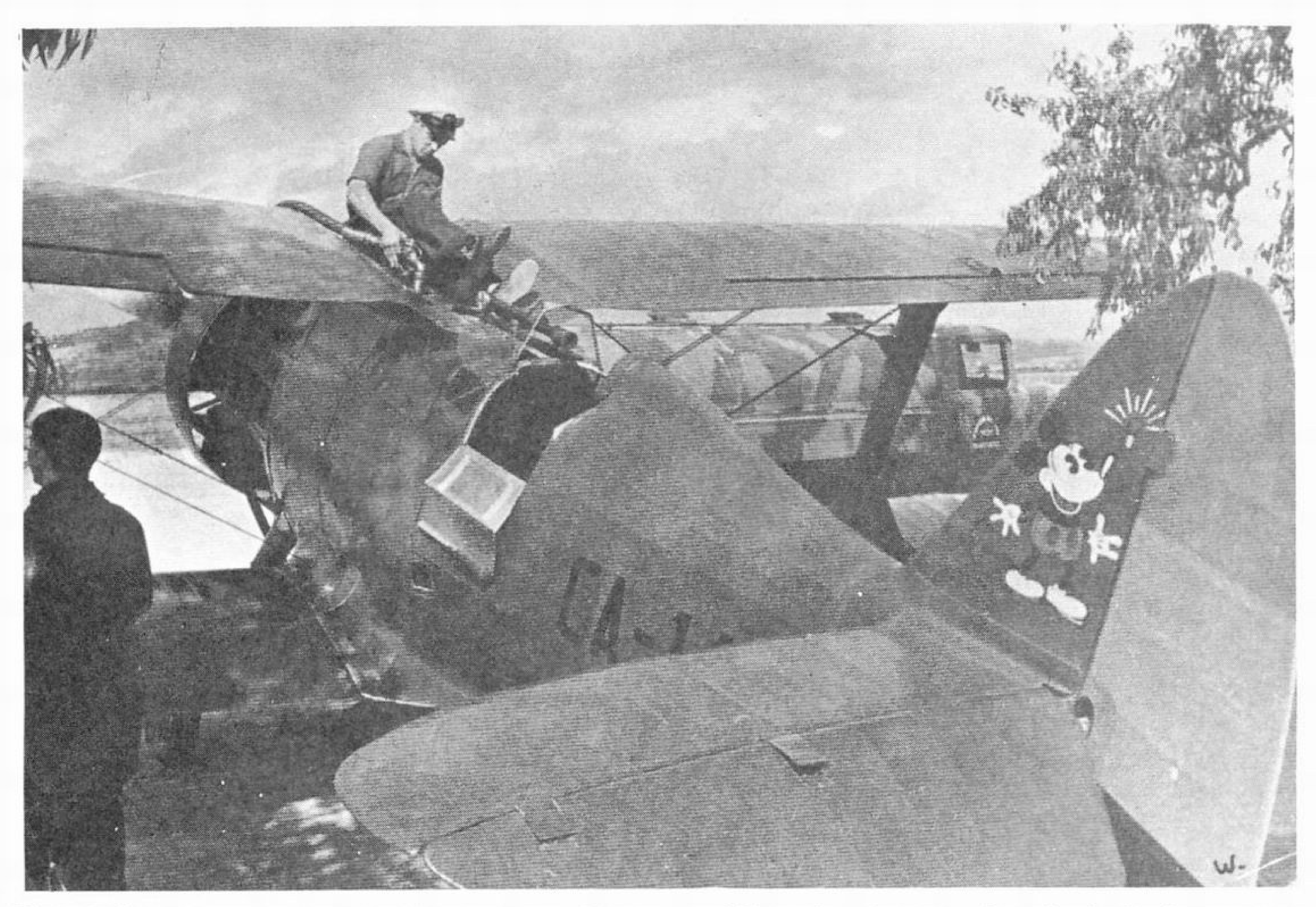
Estas pérdidas confirman al jefe de la aviación italiana en España, el Coronel Bonomi, de que el empleo que se está haciendo de los cazas CR-32 es inadecuado, idea que ya concibiera con anterioridad a estos hechos, solicitando al mando superior autorización para llevar a cabo una reorganización de sus efectivos, a fin de conseguir mayor efectividad en las acciones. Partidario de la concentración y las grandes formaciones, veía con desagrado la dispersión que los esfuerzos de sus aviadores padecían al ser empleados en patrullas de dos o tres aparatos simultáneamente en frentes alejados.

Piensa en principio, constituir dos escuadrillas con los 19 ó 20 Fiat disponibles, pero la muerte en accidente del Capitán Olivero, mientras hacía acrobacias a baja cota, le decide a constituir una sola, al mando del ya conocido Dequal. Los éxitos iniciales que la formación consigue, son debidos no sólo al mayor número de aparatos empleados en un solo vuelo, sino también a la incorporación a la unidad italiana de algunos pilotos españoles, conocedores del terreno y experimentados luchadores. Son estos Morato primero y más tarde, Salas y Salvador.

Durante todo el mes de septiembre, los cazas italianos actúan en protección al avance franquista hacia la Capital, peleándose duramente sobre Extremadura, Toledo y Salamanca y consiguiéndose la superioridad sobre la zona, a pesar de la mayoría numérica que continuaban ostentando los republicanos.

Por entonces la escuadrilla empieza a ser conocida con el nombre de "La Cucaracha", ignorándose con certeza el origen de tal denominación, que unos suponen de origen africano, mientras otros aseguran provenir de una popular canción de la época.

Tras ser incrementado el número de aviones con una tercera expedición y la incorporación de García Pardo, otro piloto español veterano de los Nieuport, la escuadrilla, ante la pausa del frente castellano, actúa nuevamente en Andalucía, protegiendo alguna ciudad andaluza de los ataques aéreos adversarios al tiempo que se efectúan vuelos de reconocimiento armado sobre el frente madrileño.



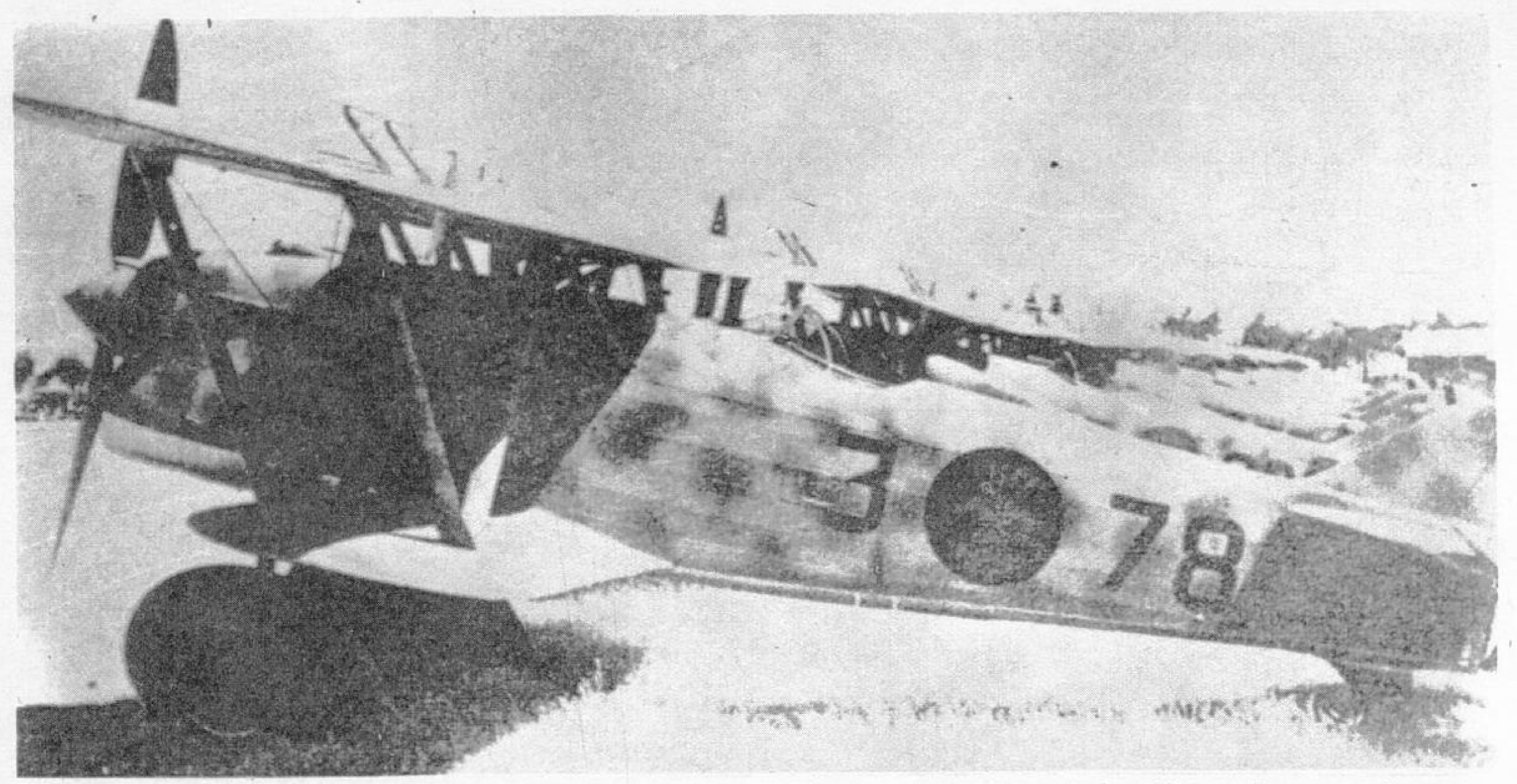
El también biplano de caza Polikarpov I-15 «Chato», mal llamado «Curtiss», fue el principal oponente, junto con el monoplano I-16, de los CR-32 durante la guerra española. La fotografía muestra el aprovisionamiento de combustible de un I-15 del Grupo 26.

Un hecho extraordinario viene a romper la relativa tranquilididad de los aviadores nacionalistas: el 28 de octubre, 3 veloces bimotores de un tipo desconocido hasta ese momento, irrumpen sorpresivamente la retaguardia fascista, bombardeando Sevilla. Se trata de los Tupolev SB-2 rusos, pronto conocidos bajo el apodo de "Katiuska" por los gubernamentales y erróneamente identificado por los responsables del Servicio de Antiaeronáutica Nacional como Martín Bomber, aparato norteamericano de bombardeo que en realidad nunca volara en España. La rapidez de estos aviones soviéticos hacían extremadamente difícil su intercepción por los cazas italianos, unos 20 Km/h. más lentos.

Esta dificultad fue pronto soslayada al establecerse patrullas de "Chirris" a una cierta altura, para, lanzándose en picado, conseguir alcanzar a los rápidos bimotores. El hallazgo de esta afortunada táctica es atribuida, según algunos autores a los pilotos italianos Mantelli y Sozzi y según otros al piloto español Salas. Tal práctica es tratada de contrarrestar por los pilotos enemigos, enviando una pareja de "Katiuskas" para que atrayeran a las patrullas de vigilancia, al tiempo que el grueso de los atacantes, aprovechando el descuido, bombardeaba a baja altura, lo que en bastantes ocasiones les diera los resultados apetecidos.

Un poco más tarde aparecen también unos cazas biplanos de motor radial y tren "de aterrizaje fijo, de origen soviético, pero confundidos..." inmediatamente con aparatos de diseño norteamericano y denominado por ello «Curtiss», que no eran otros que los Polikarpov "Istrebitelb-15" o I-15 "Chato", que tripulados, como los "Katiuska" por aviadores rusos y más tarde voluntarios extranjeros y las primeras promociones de cazadores españoles adiestrados en Rusia, consiguen paralizar el creciente poderío que italianos y alemanes más los pocos aviadores nacionalistas habían ido consiguiendo sobre los campos de España.

En la primera intervención de estos aviones, son derribados el jefe de la escuadrilla italiana, quien logra salvarse y huir a sus líneas y otro piloto italiano que muere en la batalla. En total en estos momentos de los treinta y pocos CR-32 utilizados por la Aviación Legionaria, ocho se habían perdido en combate, seis habían sido inutilizados por los bombardeos sorpresivos de los

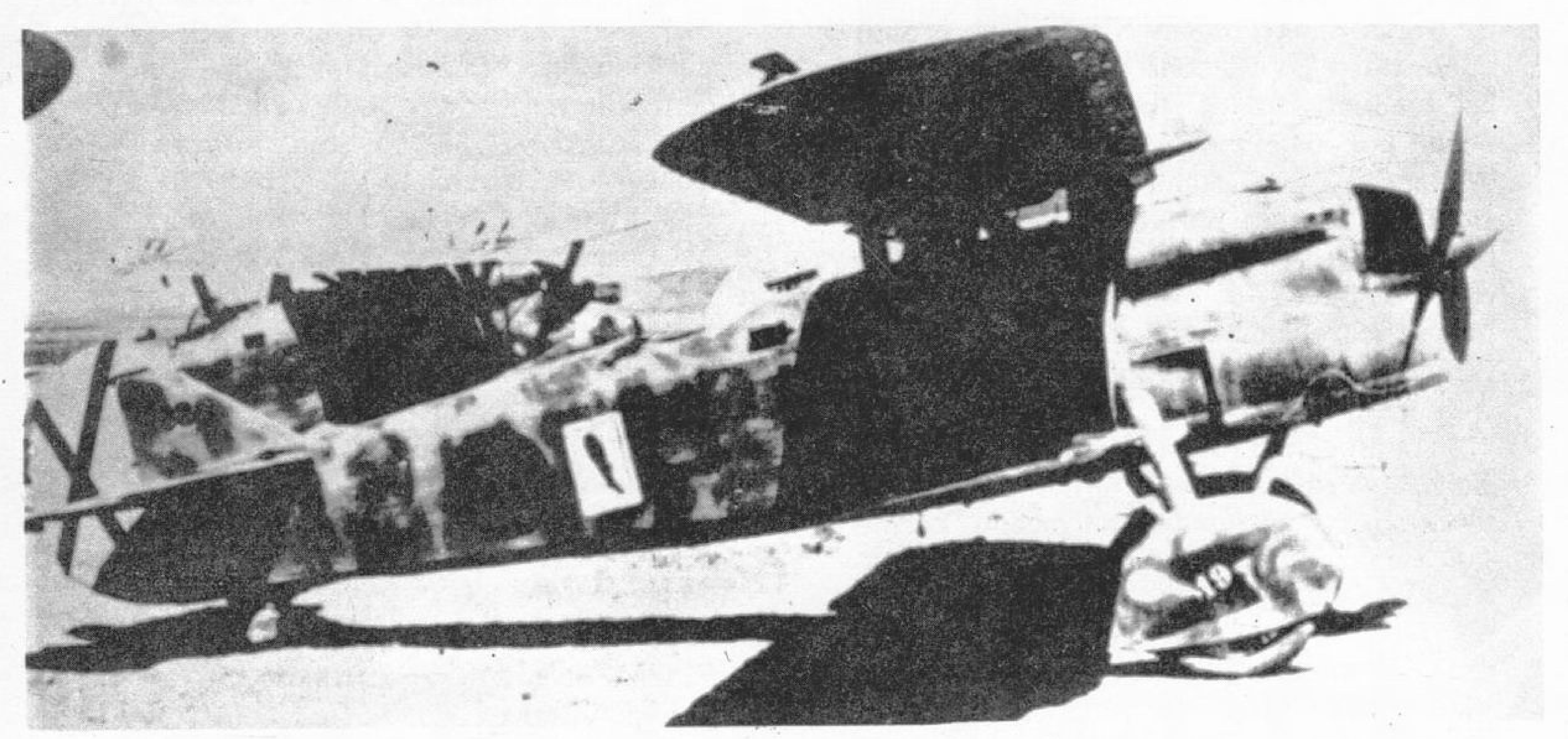


Fiats de la Brigada Hispana. La incorporación de nuevas promociones de pilotos de caza, hacen crecer las unidades españolas que, al final de la guerra, formaban los Grupos 2-G-3 y 3-G-3.

"Katiuskas" y tres se hallaban en reparación. La situación pues era grave, obligando con ello al jefe italiano a cambiar de táctica en el empleo de sus fuerzas, utilizando formaciones de 15 o más aparatos (o sea el total de los efectivos) para proteger de cerca a los más lentos bombarderos trimotores, prohibiéndose además, rigurosamente a los pilotos el internarse sobre territorio hostil en persecución del enemigo.

A pesar de la cicatería con que se utiliza a los cazas a partir de entonces, el avance sobre Madrid, da lugar a los primeros combates en masa de la historia de la aviación, en los que se enfrentan "Chatos" y Fiats en formaciones de 20 o más aparatos, originándose las típicas "peleas de perros" en las que la confusión reina, atribuyéndose unos y otros exageradas cifras de derribos nunca confirmadas.

El 15 de noviembre aparecen sobre el cielo de Madrid unos nuevos aparatos. Se trata esta vez de un pequeño monoplano, de tren retráctil y motor radial. Pronto es,



El Grupo de Caza «Asso di Bastoni», formado íntegramente con aviadores italianos, junto con los «Gamba di Ferro» y «La Cucaracha», constituyeron durante toda la guerra el componente mayoritario de la caza nacionalista.

como viene siendo habitual, confundido con el Boeing P-26 norteamericano, a pesar de ser este un diseño anticuado, de alas arriostradas y no cantilever como el ruso y estar provisto de tren de aterrizaje fijo y carenado (1) e inmediatamente apodado "Rata" por los nacionalistas y "Mosca" por sus pilotos. Es el caza Polikarpov I-16, avión revolucionario para su época y primero de su tipo en ser utilizado por una Fuerza Aérea. Superior en velocidad y armamento a cualquiera de los aparatos que sus enemigos podían oponerle, el "Mosca" fue el más duro adversario que los aviadores de Franco encontraron a lo largo de la guerra.

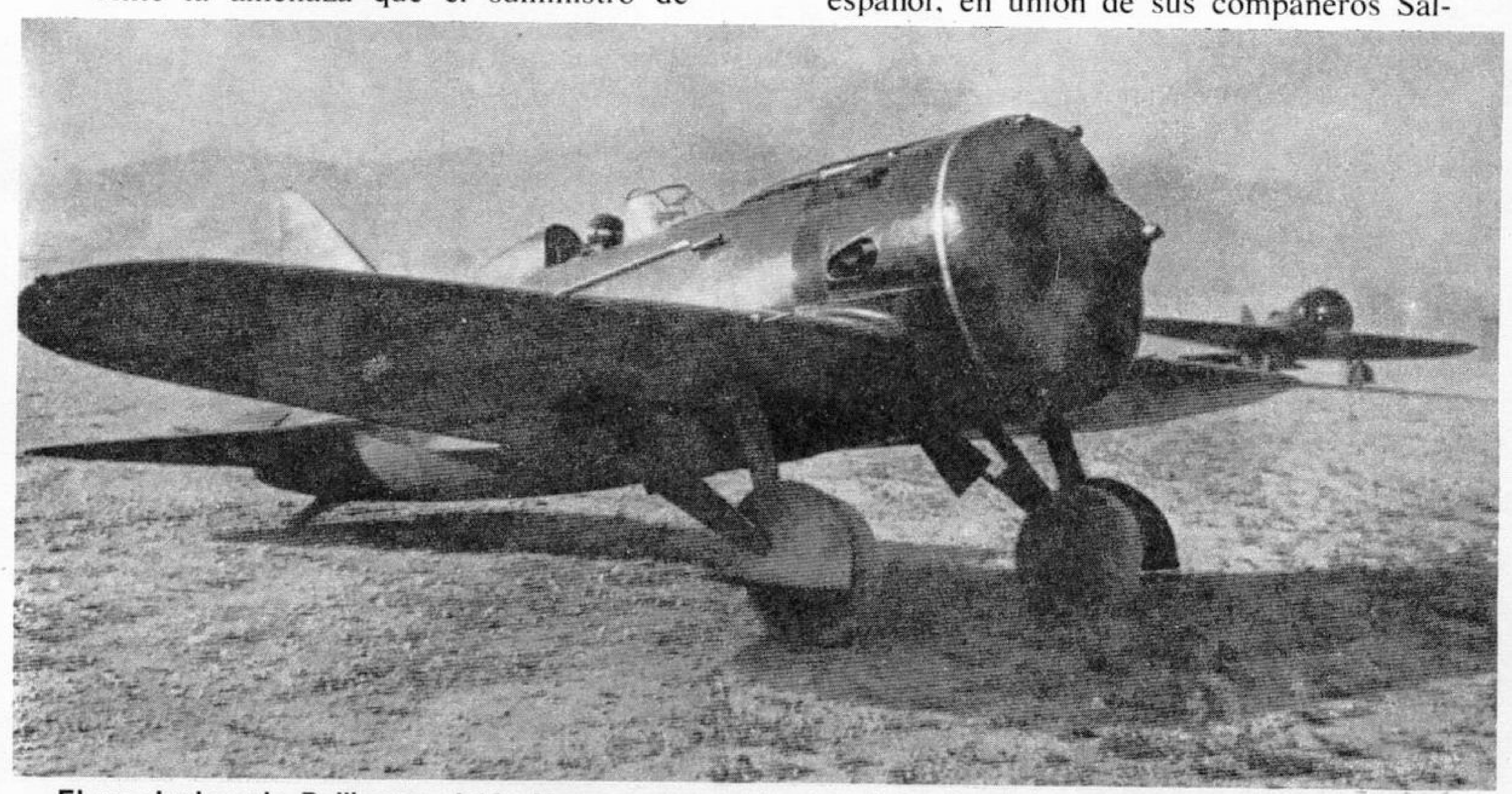
Ante la amenaza que el suministro de aparatos modernos y pilotos entrenados al Gobierno de la República suponía para la Fuerza Aérea franquista, se incrementan los envíos de material italiano y alemán (Junkers-52, Heinkel-46 y cazas Heinkel-51).

Durante todo este tiempo, operaba también una escuadrilla de Fiat CR-32 desde las Baleares, en protección de los hidros y bombarderos en ellas basados y en defensa de sus ciudades. Esta escuadrilla sería posteriormente conocida, tras su incremento numérico, como X Grupo Autónomo de Caza "Baleari".

Igualmente, la escuadrilla "La Cucaracha" pasa a denominarse, tras su aumento, XVI Grupo de Caza "La Cucaracha".

Pero la superioridad y la iniciativa quedan en manos republicanas hasta el 18 de febrero de 1937, día en que, tras deliberaciones entre Kindelán, jefe de la Aviación Nacional y Morato, éste decide arrastrar al combate a sus compañeros italianos que, siguiendo instrucciones de sus jefes, rehuían el combate cuanto les era posible, dada la superioridad numérica del adversario. El as español, en unión de sus compañeros Salvador y Bermúdez de Castro, separados hacía poco de la unidad italiana para constituir lo que más tarde sería el núcleo de la aviación de caza nacionalista española, la Patrulla Azul, se lanza contra una formación de "Ratas" de unos 36 aparatos. Advertidos los italianos de la precaria situación en que inmediatamente se encuentran los aviadores españoles, acuden en su socorro consiguiendo así que, como se pretendía, la iniciativa volviera a manos derechistas. Por aquella acción se le concede a García Morato la cruz Laureada de San Fernando y a sus compañeros la Medalla Militar.

Una intensa actividad de los cazas italianos y sus homólogos españoles, más la ayuda que suponen los Heinkel He-51, a pe-



El revolucionario Polikarpov I-16 «Mosca», que pudo ser el dueño absoluto de los cielos españoles de haber sido utilizado sabiamente, fue también confundido con un monoplano «Boeing» por los técnicos del Servicio de Antiaeronáutica de Franco.

(1) Es sorprendente el hecho de que, sistemáticamente, tras la aparición de algún avión que por sus características impresionara a los nacionales, fuera clasificado como de fabricación soviética pero bajo licencia, casi siempre norteamericana. Quizás se deba ello a la supuesta incapacidad tecnológica que los derechistas atribuían a la Rusia soviética, identificando comunismo con retraso en todos los órdenes. Incomprensiblemente, en la Exhibición de Milán de 1935, los rusos habían expuesto un ejemplar del I-16 tipo 6, que pasó desapercibido para los expertos fascistas.

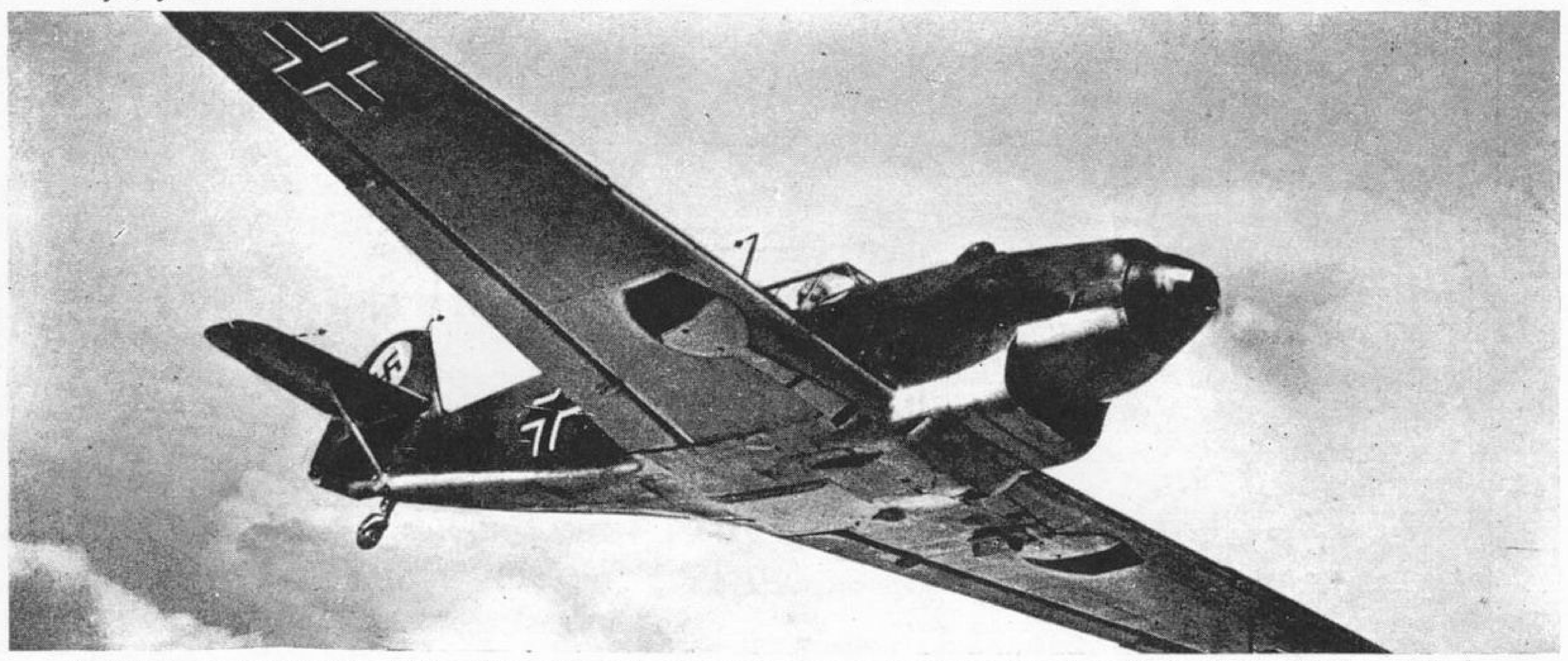


Heinkel He-51, biplano de caza alemán de inferiores características que los I-15 e I-16 y destinado por ello al asalto al suelo.


sar de que estos biplanos alemanes son bastantes inferiores a los soviéticos, consigue hacer avanzar las tropas nacionalistas hacia Madrid, dirección carretera de Valencia, hecho conocido como Batalla del Jarama.

Con la entrada en acción de tropas italianas, el conocido Cuerpo de Tropas Voluntarias, la actividad de la Aviación Legionaria se intensifica, participando activamente no sólo en el apoyo a las acciones de las tropas españolas allí donde le es solicitado, sino también en el avance que este Ejército expedicionario efectúa hacia Málaga y posteriormente Guadalajara. En esta polémica batalla, los aviadores legionarios actúan simultáneamente en varios frentes, siendo al parecer injustificadas las afirmaciones que sitúan a todo el contingente de hombres y material en apoyo exclusivo de las tropas italianas.

En el frente Norte, las campañas de Vizcaya y Santander, se inician a finales de marzo, tras el fracaso nacionalista en Guadalajara y su intento hacia Madrid. Por entonces la Aviación Nacional se había incrementado grandemente, quedando constituidos los tres grandes núcleos que la van a componer a lo largo del resto del conflicto: 1) La Brigada Hispana, en las que ya operaban unos 15 Fiat CR-32 al mando de García Morato como Grupo 2-G-3 y los que junto a unos cuantos Heinkel-51 del Grupo 1-G-2 constituían el total de efectivos de la caza nacional. 2) La Legión Cóndor, auténtico Cuerpo Expedicionario alemán que contaba por estas fechas con tres escuadrillas de caza, dos de Heinkel-51 y una de Messerschmitt Bf-109. 3) La Aviación Legionaria, que por entonces agrupa sus unidades de caza bajo el mando del Coronel Canaveri, en una Escuadra compuesta por el VI Grupo de Caza (31.ª y 32.ª escuadrillas), el XVI Grupo de Caza "La Cucaracha" (24.ª, 25.ª y 26.ª escuadrillas) y el XXIII Grupo de



El fabuloso Bf-109 también hizo sus primeras armas en nuestra Guerra Civil, encuadrado en la Legión Cóndor.

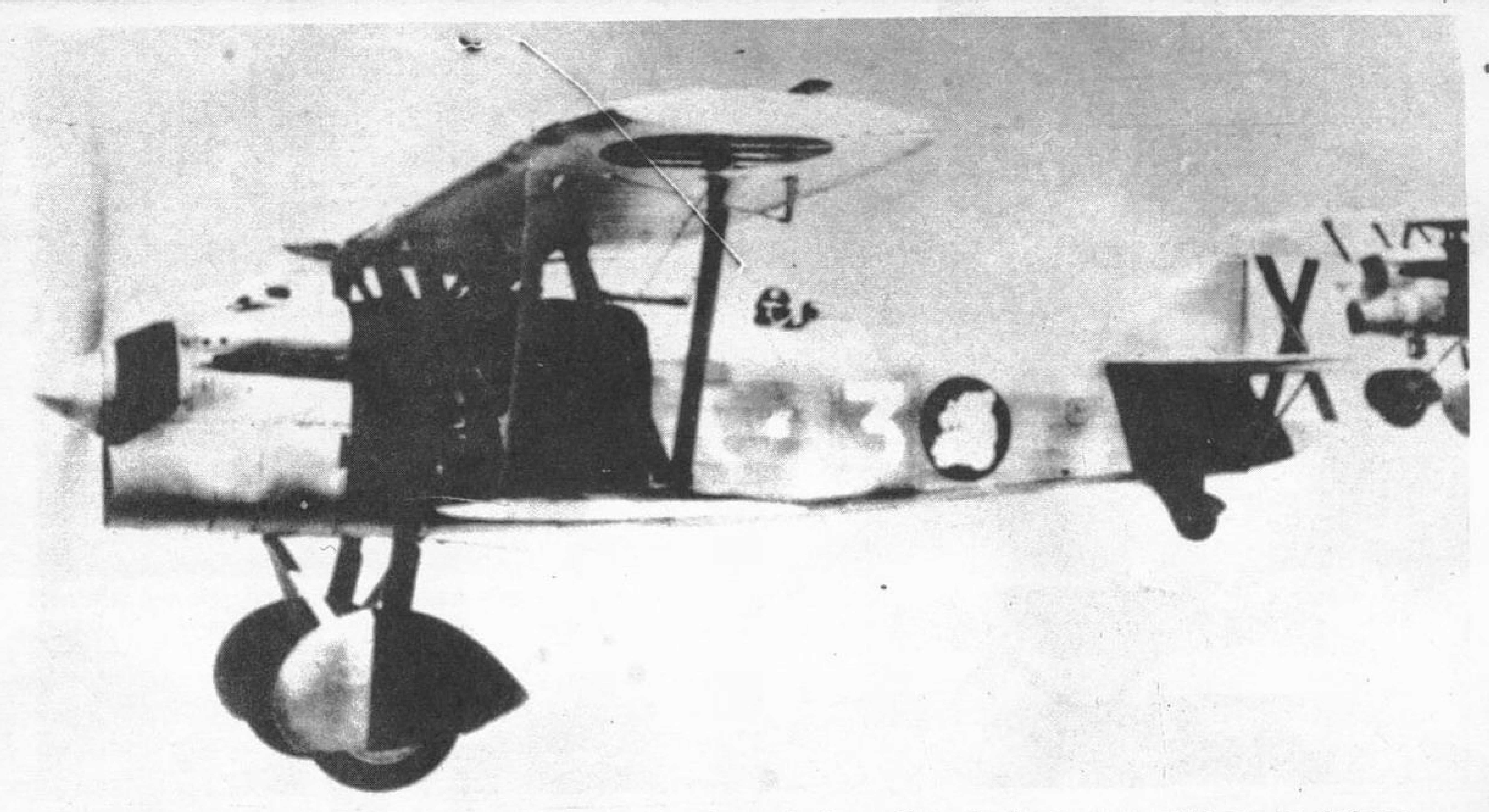


Fiat CR-32. 85ª Squadriglia. XVIIIº Gruppo. 3.º Stormo. Regia Aeronáutica, Italia, primavera 1938.

Fiat CR-32. Escuadrilla Dequal, Aviación del Tercio. Tablada (Sevilla) agosto 1936.

Fiat CR-32. Xº Grupo Autónomo de Caza. Aviación Legionaria. Baleares, 1936-37.

Fiat CR-32. Sargento Tarantella, 25.º Escuadrilla, XVI Grupo de Caza «La Cucaracha». Aviación Legionaria. Cáceres 1937.



El grupo «Baleari» actuó independientemente durante los años de la guerra civil en la defensa de las ciudades baleares y los aeródromos mallorquines de las incursiones republicanas.

Caza "Asso de Bastoni" (18.ª, 19.ª y 20.ª escuadrillas).

Cada escuadrilla suponía un total de 12 aviones, que de ser cierto, eleva el total de efectivos de la caza Legionaria en alrededor de los 96 aparatos, lo que los hace convertirse en el componente mayoritario de este arma en las filas nacionalistas.


Con la liquidación del frente Norte, donde los escasos efectivos republicanos se han batido desesperada pero inútilmente, acorralados entre el mar y la avalancha de acero que les cercaba, sin apenas combustible, repuestos ni suministros, los esfuerzos de las tropas franquistas tienen ahora que dirigirse a frenar las ofensivas que, en un intento por salvar la situación de sus tropas cercadas en el Norte, lanzan las Fuerzas Republicanas en Brunete. En esta batalla, el día 12 de julio, en un intenso combate entre los I-15 e I-16 gubernamentales y los Fiat legionarios y nacionales muere el Capitán Bermúdez de Castro, fundador con Morato de la Patrulla Azul y que contaba en su haber con cuatro victorias, de ellas tres a bordo de "Chirri".

Pero a pesar de la dureza de los combates, tanto en aire como en tierra, la ofensiva republicana es detenida y el avance nacionalista hacia Santander, detenido por pocos días prosigue hasta la total ocupación del territorio leal a la República en las provincias norteñas.

Tras fuertes escaramuzas en el frente de Aragón, en los últimos momentos de la ofensiva franquista en el Norte, se consigue detener un nuevo ataque republicano en dirección a Zaragoza, no sin grandes pérdidas en hombres y material. Ambos ejércitos estiman conveniente el reequipamiento y organización de sus efectivos y una no declarada tregua se extiende por espacio de algún tiempo.

Pero, alertados los republicanos por sus servicios de información del ataque en gran escala que Franco preparaba en Guadalajara para estrechar el cerco de Madrid, acumulando tropas en las zonas próximas al frente, deciden una nueva maniobra de distracción con una rápida ofensiva hacia Teruel, que cae en sus manos en los últimos días del año.

Pese a la inclemencia del tiempo, en el más duro invierno de la guerra, las tropas nacionalistas sitian la ciudad y tras duros combates, se apoderan nuevamente de ella. Por estas fechas los efectivos de ambas aviaciones se incrementan con la llegada de nuevos envíos, italianos y alemanes para unos y soviéticos principalmente para otros. Pero en lo concerniente a la caza nacionalista, continúan siendo mayoría los aparatos y pilotos encuadrados en la Aviación Legionaria, con unos 100 CR-32 distribuidos en tres grupos, los "Gamba di Ferro", "Asso di Bastoni" y "La Cucaracha", contra unos 55 "Chirri" en manos de pilotos españoles y agrupados en las unidades 2-G-3 y 3-G-3. Los Heinkel-51 nacionales pasan a las mi-

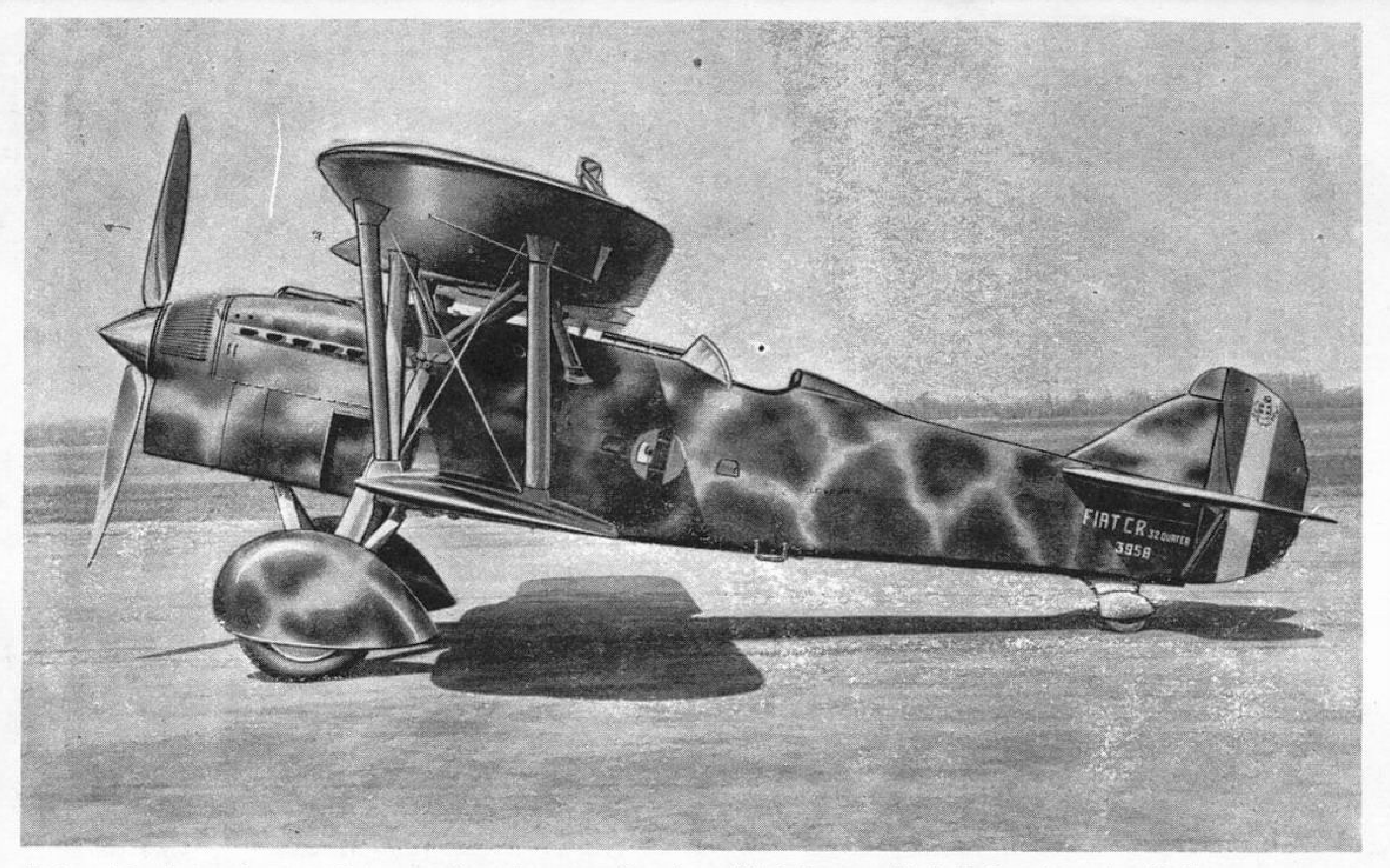


Fiat CR-32. X Grupo Autónomo de Caza «Baleari». Mallorca 1938 (Nótese la carena camuflada, procedente al parecer de algún otro avión «canibalizado»).

Fiat CR-32. Patrulla Azul, probablemente es el avión pilotado por Angel Salas. Agosto (?) 1937.

Fiat CR-32. 19.ª Escuadrilla, XXIII Grupo de Caza «Asso di Bastoni». Aviación Legionaria. 1938.

Fiat CR-32. Escuadrilla Autónoma de Ametrallamiento «Frecce». A. Legionaria. La Salada (?) 1938.



Esta vista lateral, permite apreciar claramente el perfil del caza Fiat. Este ejemplar italiano muestra las bandas tricolores usuales en la Regia Aeronáutica antes de 1940.

siones de ataque al suelo, las famosas "Cadenas", dada su inferioridad ante los aparatos soviéticos de sus oponentes.

Con el avance hacia el mar por Valencia de las tropas franquistas, en un intento de cortar en dos la España Republicana y la llegada de unos cuantos ejemplares del nuevo modelo Fiat CR-32 bis, con armamento aumentado a cuatro ametralladoras, se inicia para este aparato una nueva función, la del ataque al suelo y apoyo cercano, para la que se forma una unidad especial, la Escuadrilla Autónoma de Ametrallamiento "Frecce".

Con una aviación republicana, cada día menor en número, en la que, por el contrario, aumentaba la proporción de pilotos españoles mientras decrecía la de extranjeros, la aviación nacionalista veía sus efectivos crecer no sólo en las unidades italianas y alemanas sino también en las indígenas. Los combates aéreos a pesar de que su encarnizamiento se incrementaba, eran cada vez menos frecuentes, lo que hacía posible una mayor dedicación de los "Chirri" en el ametrallamiento al suelo. Sólo la Batalla del Ebro, último gran intento republicano por cambiar el giro de la guerra, vuelve a mostrar a los ocasionales espectadores la gran belleza, espectacularidad y confusión de la lucha en masa entre cazas.

Definitivamente conseguida la supremacía en el aire, los cazadores nacionalistas se emplean cada vez más en la escolta de sus bombarderos rápidos y en la defensa de los objetivos militares atacados desde el aire, donde la aviación gubernamental, más pobre cada vez en material, hace desesperados intentos por deterner la marcha de las tropas adversarias. Los I-15 "Chatos" rehúsan su papel de cazas, contentándose con el ataque al suelo y los pocos Polikarpov I-16 del Grupo 21 de las FARE tienen que repartirse entre su cometido de cazas y la defensa de los biplanos.

Al final del conflicto unos cuatrocientos Fiat CR-32 han formado en las filas de la España nacional, donde ha sido el caza mayoritario y a la partida de los voluntarios italianos hacia su patria, quedan en España como el caza fundamental del nuevo Ejército del Aire.

Debido a las particulares condiciones de la Guerra Española, la aviación enemiga, a pesar de haber recibido mayor cantidad de aparatos a lo largo de los tres años de contienda que sus oponentes, nunca contó más que ocasionalmente con la superioridad numérica, batiéndose casi constantemente a la defensiva y no obteniendo de su material todas las ventajas que teóricamente contaban. Así el Fiat CR-32, fiel exponente del



Fiat CR-32. X Grupo Autónomo de Caza «Baleari». Son San Juan, Palma de Mallorca, 1938.

Hispano HS-132L. Tablada, Sevilla, 1939.

Fiat CR-32. Magyar Királyi Legierö (Real Fuerza Aérea Húngara) Verano 1939

Fiat CR-32 quater, MM4450. 160 Squadriglia da Assalto. 50° Stormo. Regia Aeronáutica. Tobruk, junio 1940.

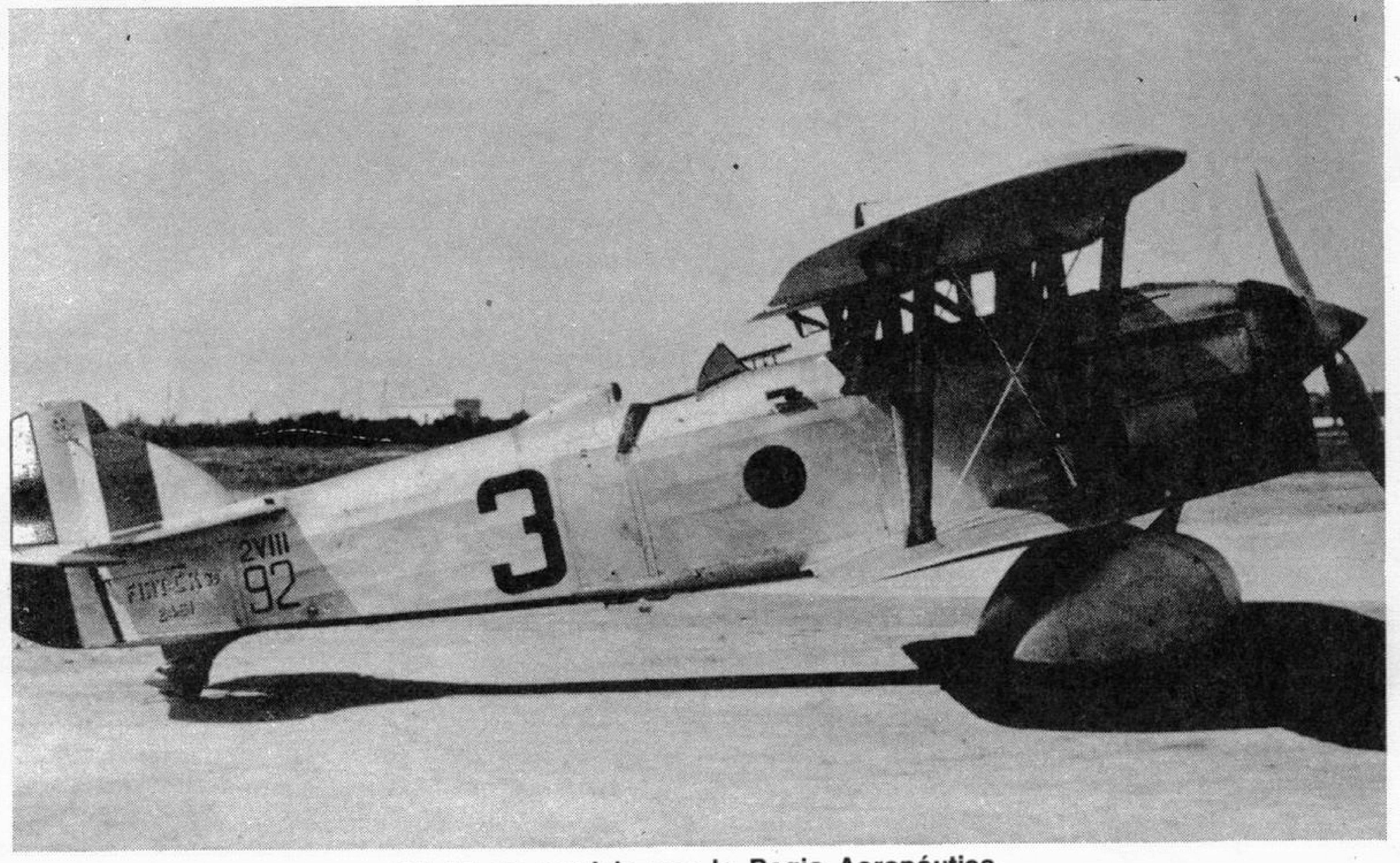
caza a la manera de la Primera Guerra Mundial, pudo oponerse a aparatos de igual o superiores características, tales como los citados I-15 e I-16. Este último, no solamente debería haber equilibrado la balanza, sino que, aparato de superiores prestaciones, hubiese debido dominar el cielo de España. Desgraciadamente para sus pilotos, a pesar de haber comprendido fácilmente que sus monturas les hacían disfrutar de mayor velocidad, armamento y potencia que sus adversarios, el CR-32 gozaba de mayor maniobrabilidad, con lo que los pilotos italianos estaban en posesión de ventaja cuando, atraídos al "combate de perros" ("mischia" le llamaban los italos), los I-16, con mayor radio de giro, se veían con frecuencia convertidos de cazadores en cazados.

De todo ello, los expertos militares italianos sacan conclusiones erróneas, confirmándose en la opinión de que el biplano de caza, fórmula a la sazón abandonada por muchos países en favor del monoplano de tren retráctil, aún cuenta con larga vida, lo que les lleva a continuar el desarrollo de aviones de este tipo y a dotar con un sucesor del CR-32 también biplano, a las unidades de caza de la Regia Aeronáutica, justo a tiempo para el comienzo de la guerra que se avecina.

En total, los Fiat consiguen en España más de quinientas victorias volados por los italianos, sufriendo setenta y tres pérdidas propias en combate, lo que constituye realmente una muestra del arrojo y valentía de los pilotos italianos, tantas veces menospreciado por aquellos a quienes ayudaron, y de la intensidad de las misiones por ellos efectuadas.

La Segunda Guerra Mundial

En 1939, cuando se inicia el conflicto mundial con la invasión de Polonia por los alemanes, el Fiat CR-32 es el caza más abundante en las fuerzas aéreas italianas. Retrasada hábilmente la entrada en guerra de la Italia fascista por Mussolini, con una declaración de no beligerancia que era una prueba evidente de la debilidad militar del país, un programa de reemplazamiento del aparato, es emprendido velozmente por la Regia Aeronáutica. Sustituido por el, también Fiat, CR-42, el veterano combatiente es destinado a las Escuelas de Caza, pero algunas unidades todavía están dotados con él al inicio de las hostilidades en 1940, tales como el 24.º Grupo del 52.º Storno, el 2.º Grupo 157.º Grupo del 1er. Stormo, el 9.º Grupo, el 160.º Grupo, parte del 13.º Grupo en Castelbenito (Libia), el 8.º Grupo en Tobruck, el 10.º Grupo y las escuadrillas 163.ª, 140.ª y 411.ª, sumando un total de más de trescientos. Los primeros CR-32 que entraron en combate durante la Segunda Guerra Mundial, fueron los basados en Castelbeni-



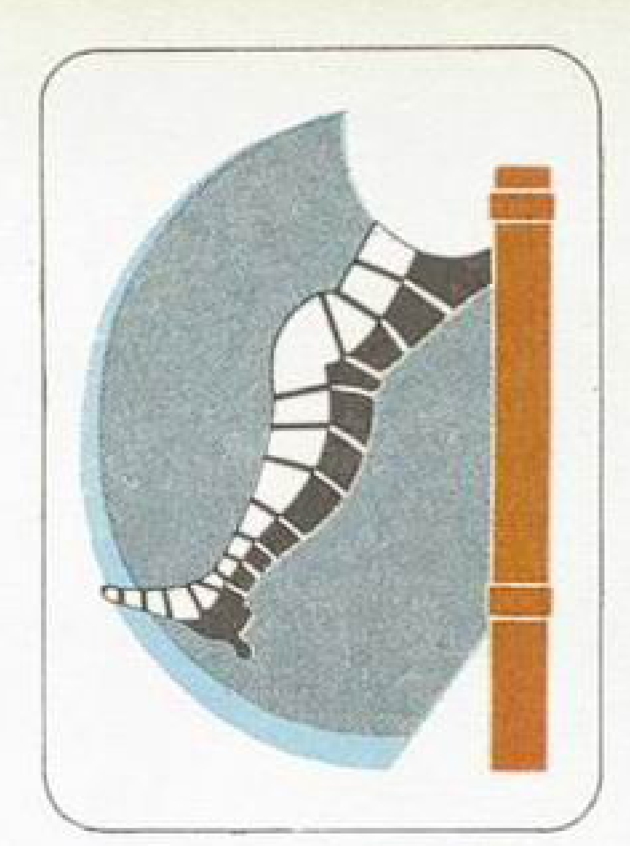
CR-32 en servicio con la Regia Aeronáutica.



XVI Grupo de Caza
«La Cucaracha»



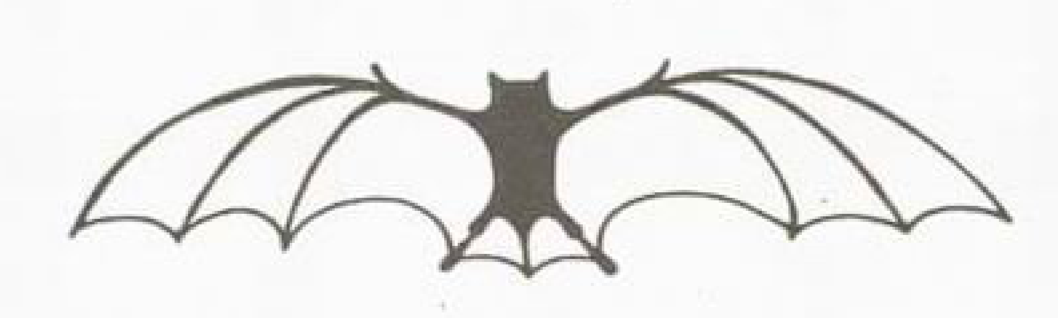
XXIII Grupo de Caza
«Asso di Bastoni»



VI Grupo de Caza
«Gamba di Ferro»



Escuadrilla Autónoma
de Ametrallamiento
«Frecce»



Grupo Autónomo
Baleari



Grupo Autónomo
Baleari
(Versión posterior)



Grupo 2-G-3



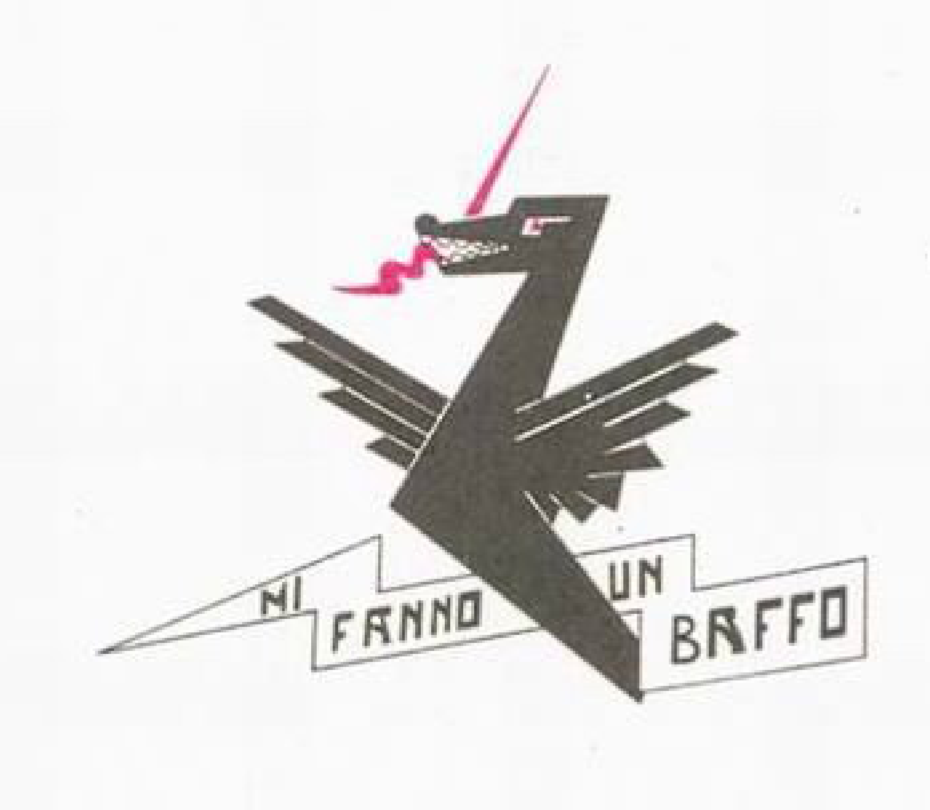
Grupo 3-G-3



1.º Stormo
Caccia Terrestre



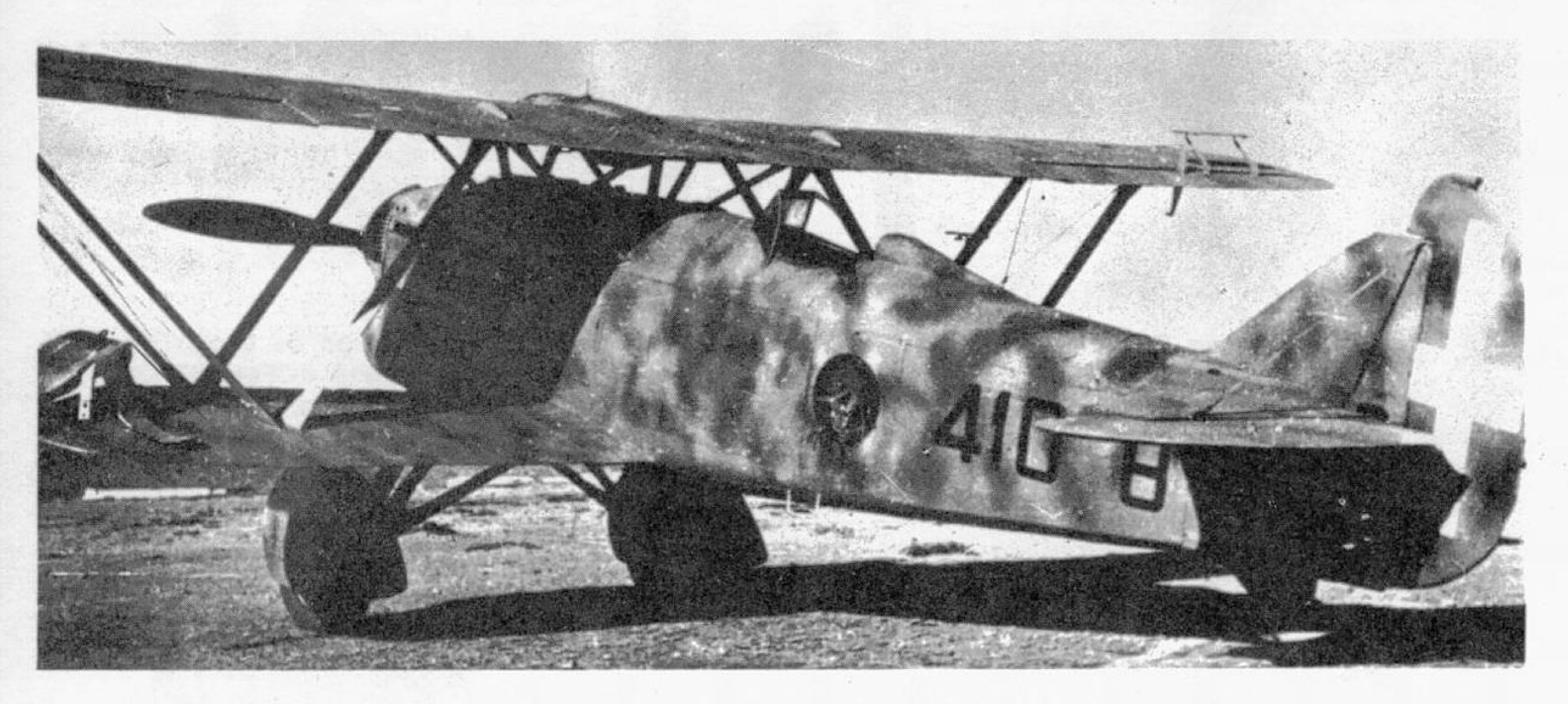
6.º Stormo C.T.
«Diavoli Rossi»



16.ª Squadriglia



1-1 Escuadrón, 1-1 Grupo
de Caza. Hungría



En el frente africano los CR-32 italianos actúan por última vez en un teatro bélico.

to, empleados para apoyar las columnas mecanizadas italianas en su avance a Sidi Barrani, en el mes de septiembre y en los violentos ataques británicos de finales de año en Cirenaica. En el Africa Oriental Italiana, los CR-32 de las 410.ª y 411.ª escuadrillas, son reemplazadados lentamente, dada su inferioridad ante los veloces monoplanos británicos, por lo que a finales de abril de 1941 han sido sustituidos totalmente por el nuevo material.

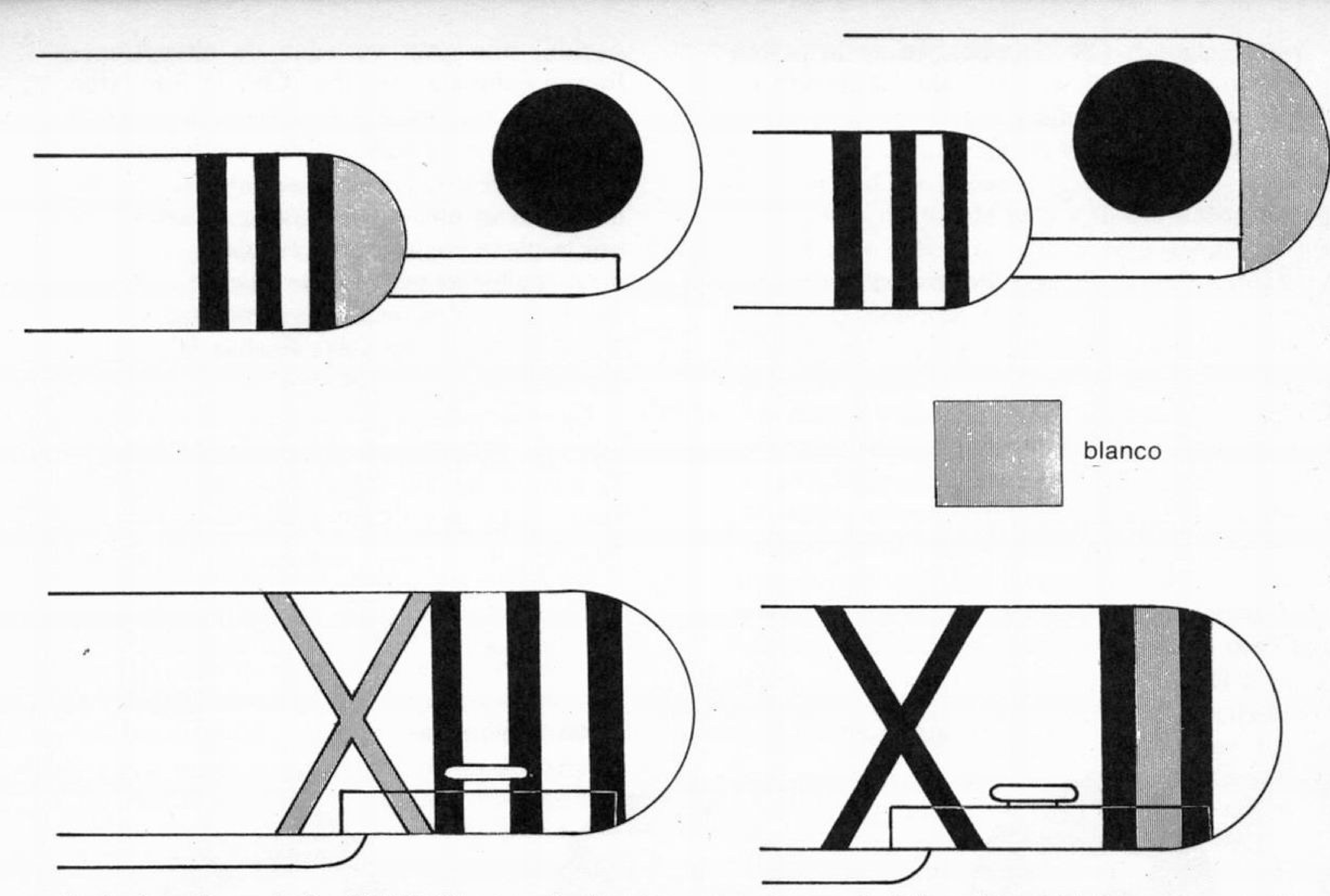
Actúa el CR-32 en el ataque italiano a Grecia, en el que dos grupos, el 2.º y el 160.º son implicados, vuela en combate en la ocupación de Creta en mayo de 1941, pero a partir de esta fecha, todos los aparatos han sido retirados de primera línea. Hacia finales de 1943, el viejo biplano aún se halla en activo como aparato de escuela de las fuerzas aéreas de la República Social Italiana, siendo ésta la última utilización práctica del aparato en su país natal.

Unidades y marcas

La unidad básica de la aviación italiana en España, era la escuadrilla, agrupación de unos doce aparatos divididos en cuatro patrullas. Tres de estas escuadrillas formaban un Grupo de Caza y a su vez, tres de ellos constituían la Escuadra de Caza.

La Aviación Legionaria, a finales de la Guerra Civil, estaba constituida en lo que a la caza se refiere, por la Tercera División de Caza que agrupaba al VI.º Grupo "Gamba di Ferro"(pierna de hierro) el XVIº Grupo "La Cucaracha", el más veterano de ellos y el XXIIIº Grupo "Asso di Bastoni" (as de bastos). Independientemente, funcionaron el Xº Grupo Autónomo de caza "Baleari" (Baleares), constituido por las escuadrillas 101 y 102, y la Escuadrilla Autónoma de Ametrallamiento "Frecce" (flecha). Para su identificación, los aparatos lucían el número-tipo asignado por el Mando nacionalista que en el caso del CR-32 era el 3 y en algunas ocasiones, sobre todo a partir de la disolución de la Aviación del Tercio y consiguiente constitución de la Aviación Legionaria de un número individual asignado probablemente por el orden de arribo a España. En principio los aeroplanos nacionalistas recibieron como marcas nacionales y para evitar en lo posible su confusión con los del lado contrario, bandas negras y blancas que, en el CR-32, en número de tres, se disponían verticalmente en el fuselaje. El timón y en su parte móvil, lució, durante toda la contienda y aplicado a todos los tipos, las aspas negras o cruz de San Andrés sobre fondo blanco, nacidas en principio, al parecer, como simple tachadura de la bandera republicana.

Algunos aparatos italianos llevaban en la parte fija de la superficie vertical, a veces por toda identificación, una M mayúscula de Mussolini en el típico grafismo de la firma del dictador. Con la formación de la Avia-



Insignias alares de los CR-32. Otras variantes, menos comunes, incluían el aspa blanca superpuesta a las barras negras.

ción Legionaria, los distintivos se normalizan, a pesar de lo cual y durante toda la guerra, la gran variedad de ellos hace imposible el dar una norma fija. En general, se adopta sobre las superficies superiores un aspa blanca y dos o tres barras negras transversales en ambas semialas y en las inferiores disco negro y bandas del mismo color también en número de dos o tres. Es frecuente que el extremo de las superficies inferiores se halle pintado en blanco. Asimismo algunos aviones utilizan una cruz negra y tres bandas, negra-blanca-negra, sobre las alas superiores, en lugar de las ya descritas.

En el fuselaje, un disco negro sustituye a las franjas verticales y el número individual, que en la mayoría de los casos se luce como única identificación, da paso al código de números-tipo ya citado.

En las carenas de las ruedas, tanto en las unidades italianas como en las españolas, se pintaba en la mayoría de los aviones una zona de color contraste (blanco, generalmente, aunque también amarillo y rojo o combinaciones de ellos) donde se incluía en número de la escuadrilla.

En su encuadramiento en la Regia Aeronáutica, los CR-32, al igual que todos los aviones militares italianos, lucieron como insignias nacionales, un pequeño disco azul celeste con un fascio y en las superficies móviles y hasta su sustitución en 1940 por una cruz blanca, los colores rojo, blanco y verde de la bandera italiana. En las alas y desde 1926, los aviones italianos exhiben los discos con tres fascios que, en distintos tipos, les distinguen. Por código de identificación, los aparatos italianos emplean dos numerales, a menudo interrumpidos por la insignia de la escuadrilla, de los que uno es el número individual y otro el ordinal de su unidad. Así, un aparato codificado 163-2, es el aparato n.º 2 de la 163 escuadrilla. Para distinguir cual de ellos es el de la escuadrilla cuando ambos son negros, el individual es de mayor tamaño, siendo lo usual en los aparatos camuflados, lucir en blanco o rojo el perteneciente a la unidad. Los aparatos del tipo que nos ocupa implicados en acciones durante la Segunda Guerra Mundial, con frecuencia sólo lucían el número de la escuadrilla, siendo de destacar la utilización en el Africa Oriental Italiana de un distintivo extra constituido por una zona blanca rectangular en el fuselaje cruzada por un aspa negra.

Con anterioridad al camuflado de los apa-

ratos, algunos CR-32 indicaban en la parte fija de las superficies verticales el stormo y grupo a que pertenecían.

Insignias

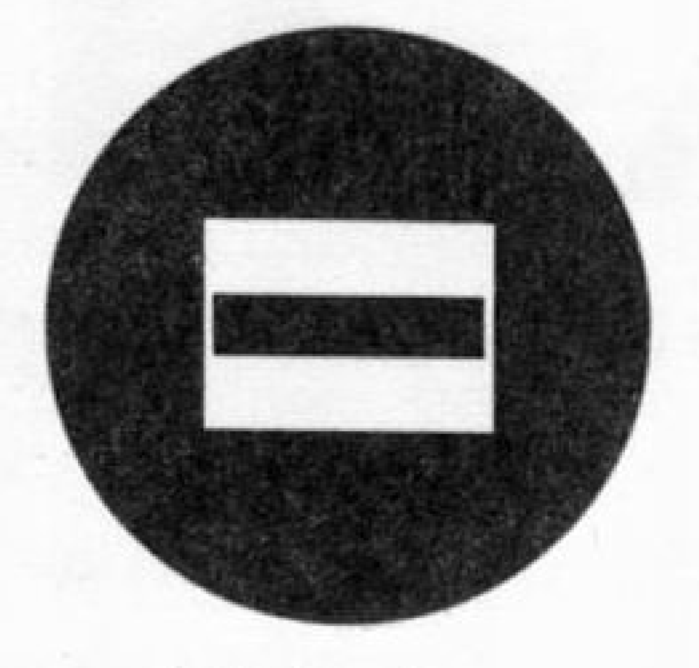
Cada Grupo de caza de los actuantes en España y de las unidades autónomas disponía de su propia insignia, que se llevaba sobre el fuselaje, al lado del disco negro y en ocasiones dentro de él. Los distintivos de comandante de división, comandante de grupo y de escuadrilla, también se llevaban sobre el fuselaje, normalmente bajo el puesto del piloto o dentro del disco negro, siendo práctica usual de los jefes de división el lucir las tres insignias de sus grupos. Como en el caso de las marcas de identificación, una gran variedad de alteraciones fueron exhibidas por los "Chirri" a lo largo del conflicto, siendo frecuente la inscripción de lemas y personalizaciones sobre los aparatos. A veces, los comandantes de escuadrilla llevan una franja blanca inclinada sobre la parte posterior del fuselaje, en ayuda de la pequeña insignia de mando.

Las unidades españolas mostraron con frecuencia el yugo y las flechas falangistas en el disco negro del fuselaje.

En la Regia Aeronáutica, cada escuadrilla tenía su distintivo, que era llevado, como ya hemos dicho anteriormente, en ocasiones como separador de los números de identificación.

En todos los casos, perece lo más usual, la carencia de un lugar fijo del fuselaje para la situación de las diversas insignias.

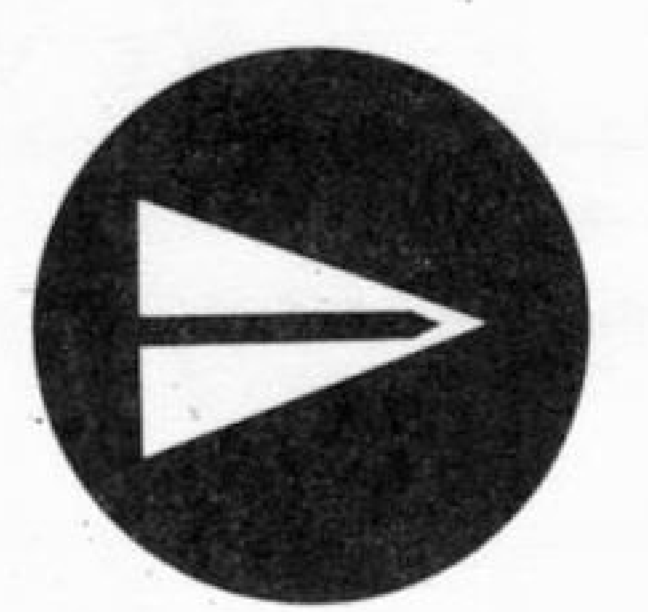
Insignias de mando - Aviación Legionaria



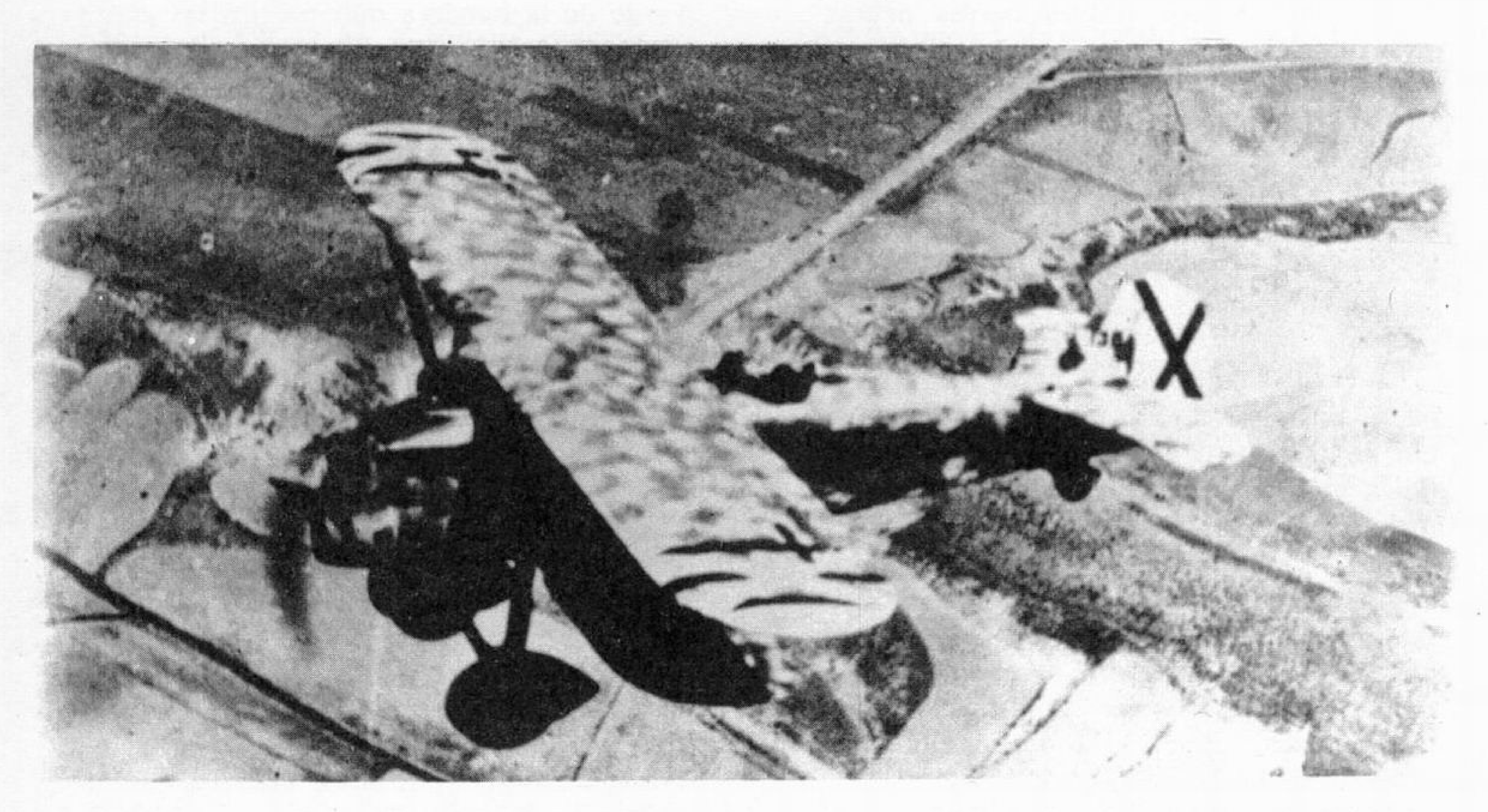
Jefe de división



Jefe de grupo



Jefe de escuadrilla



Este CR-32 de la Aviación Legionaria muestra con claridad el camuflado de manchas y las aspas alares, superpuestas en su caso a las barras negras.

Camuflajes

En la Guerra Civil Española y dada la idiosincrasia especial de las guerras intestinas, las pinturas de camuflaje de los aparatos en ella actuantes, fueron de gran variedad, ya que, como es lógico, pocas especificaciones oficiales en lo referente a la mimetización fueron establecidas y las que existieron no constituían una norma rígida, con el consiguiente perjuicio en la uniformidad de los acabados.

Los Fiat CR-32 de la Aviación del Tercio iban en principio pintados en color aluminio con sus partes metálicas pulimentadas. Este aspecto lo presentaban también los cazas basados en las Islas Baleares.

Más tarde, probablemente con la aparición del más moderno material adversario, los "Chirri" peninsulares adoptan el que va a ser su esquema más frecuente: Manchas de color verde aceituna sobre fondo beige. Este camuflaje, se alternaba con otros en los que las manchas verdes aparecían sobre un fondo claro, pudiendo ser estas de color marrón en ocasiones.

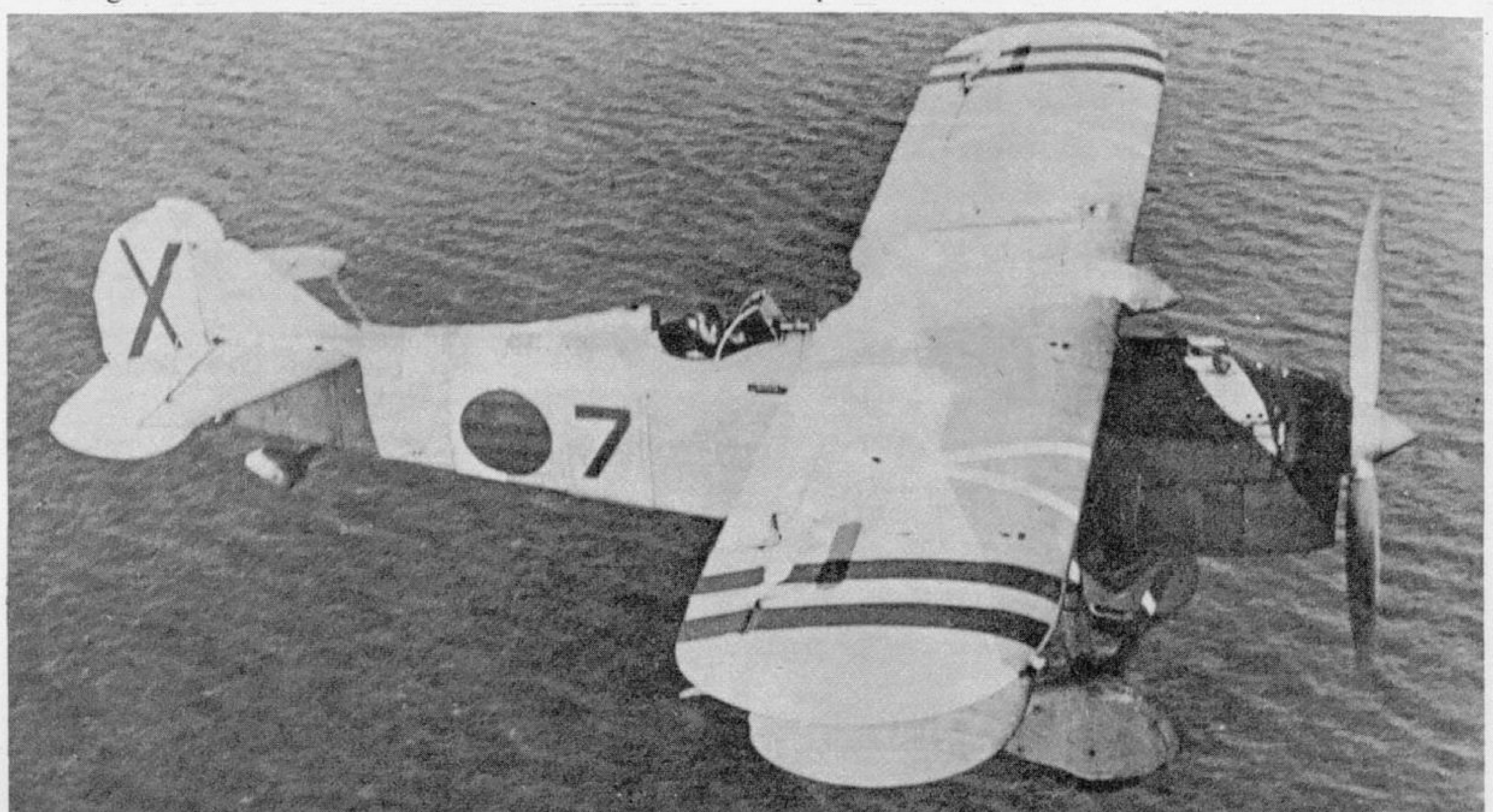
En general unas cuantas consideraciones se pueden hacer sobre estas pinturas miméticas. En primer lugar estas manchas son en ocasiones de bordes bien dibujados, o en forma de ovillo con bordes difuminados. En todos los casos la aplicación es bastante irregular, coexistiendo, a veces, manchas de distinto tamaño y con mayor o menor grado de diseminación en un mismo aparato. Normalmente, son camufladas las palas de las hélices, incluyendo el buje, que en otros iba pintado de blanco.

Las superficies de alas y fuselaje, se pintan en gris pálido o azul celeste pálido, no siendo infrecuente el recibir pintura metalizada. Se recubren de este color, no sólo las zonas citadas, sino también las patas del tren de aterrizaje y los montantes entre alas. En ningún caso las carenas de las ruedas, siempre camufladas. En los aparatos de pintura metálica, las vigas entre alas van frecuentemente en negro mate.

En las Baleares y siguiendo el esquema introducido por los Savoia de bombardeo, es empleado un sistema de bandas alternativas en los colores beige, marrón y verde claro, sustituido posteriormente por el más usual de manchas. Algunos aparatos, tanto isleños como peninsulares, reciben en escaso número de ocasiones manchas de ambos colores, marrón y verde, siendo como decimos una práctica bastante inhabitual.

En la Regia Aeronáutica, la existencia de disposiciones de carácter general sobre camuflajes data de 1938, fecha a partir de la cual, los CR-32 italianos reciben una pintura similar a la empleada en España, pudiendo decirse que el color base era más oscuro que el utilizado por los aviones españoles.

Los aparatos reciben en primer lugar una pintura de color ocre, más tarde sustituida

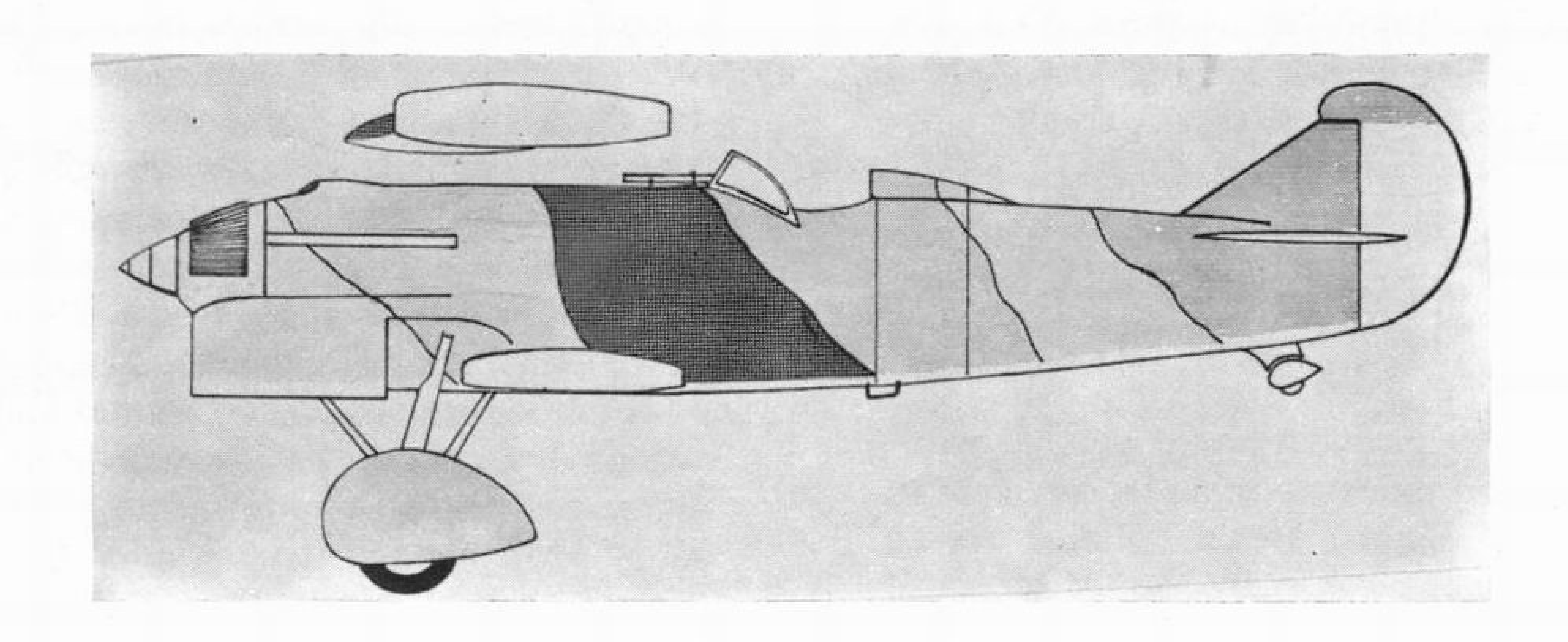


Un Fiat CR-32 sobre el mar. Probablemente es un aparato del X Grupo de Caza, lo que es corroborado por su camuflaje de zonas.

por color arena y manchas de color terracota, o marrón. Cuando éstas son de color verde, tres tonalidades, verde oscuro, verde claro y verde botella, son las utilizadas.

Los CR-32 empleados sobre el desierto africano, llevaban, como sus compañeros en el continente, una pintura ocre con manchas verdes oscuras o verde y marrón, sustituyéndose casi inmediatamente el color ocre por el ya citado arena. Algunos cazas basados en la isla de Rodas, recibieron un complicado esquema de líneas onduladas en color verde y terracota, sobre fondo ocre.

Como norma general puede decirse del camuflaje de los CR-32 que la nota predominante en todos los casos, es la falta de

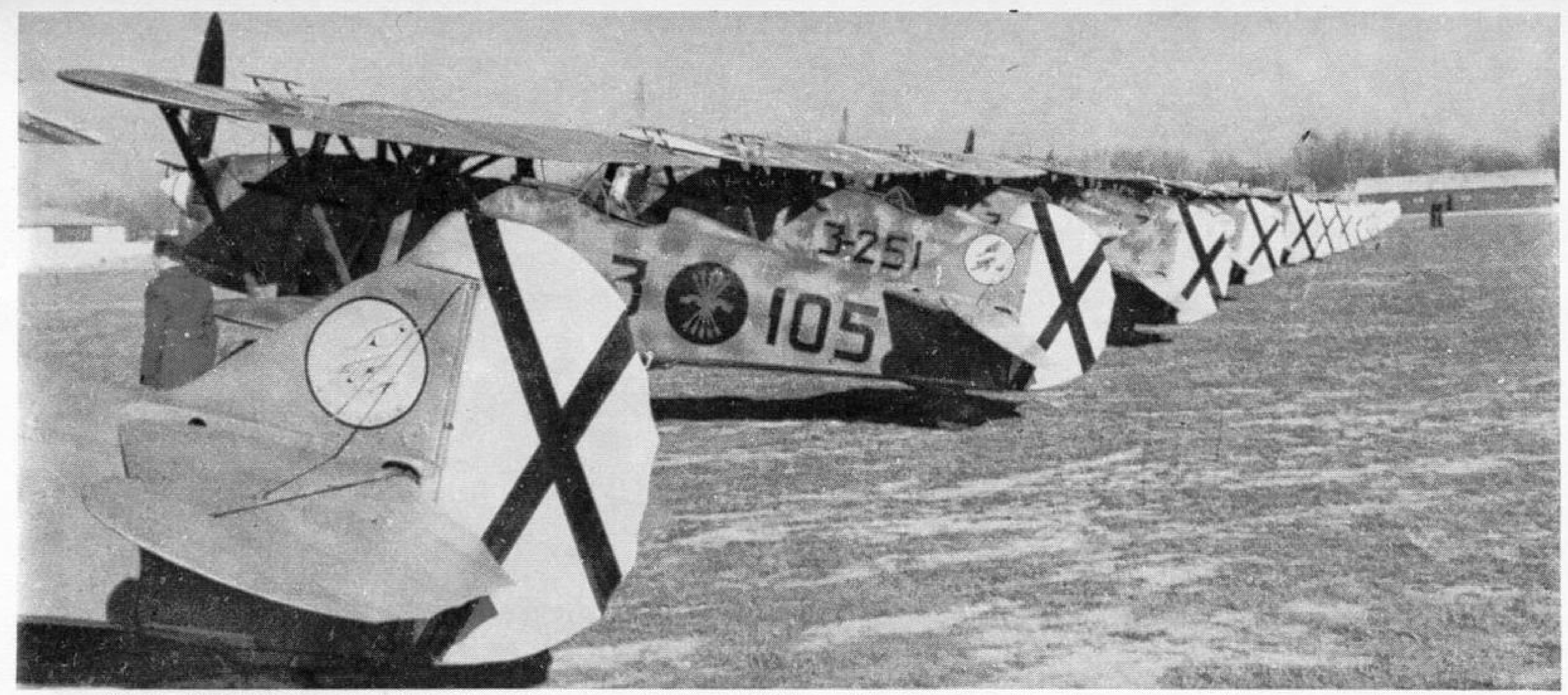


marrón

verde

beige

El camuflaje de bandas, típico de los S-79 de bombardeo, fue utilizado también por los CR-32 del X Grupo Autónomo, basado en las Baleares.



Fiats CR-32 de la Brigada Hispana, Grupo 2-G-3. Obsérvese la disparidad de los acabados.

uniformidad, dado que generalmente los aviones no salían pintados de fábrica, efectuándose la mimetización en los terrenos de mantenimiento de las unidades, lo que como es lógico, implica una gran variedad en el acabado.

En España, la Hispano Aviación, en su fabricación de los cazas italianos, parece ser que entregaba al Ejército del Aire los HS-132-L, con un camuflado en dos tonos de verde con manchas de bordes difuminados.

El Fiat CR-32 en exportación

Aparte, naturalmente, de los ejemplares utilizados en España por la Aviación Legionaria, la Brigada Hispana y más tarde el Ejército del Aire, el Fiat CR-32 fue exportado en algunos ejemplares a Iberoamérica, donde el Paraguay los encuadró durante bastante tiempo en sus efectivos militares y los utilizó con éxito en el conflicto del Gran Chaco, cuestión fronteriza con su vecino país Bolivia.

Una pequeña cantidad de estos famosos cazas, fue también utilizada por la lejana China en su guerra contra el Japón, donde los CR-32 actuaron eficazmente en la defensa de algunas ciudades de las incursiones de los bombarderos japoneses. Tal es el caso de Shangai. Los CR-32 chinos, recibieron una pintura verde oscuro uniforme y sus superficies inferiores pintadas en azul celeste claro. Como único distintivo, aparte las insignias nacionales en fuselaje y alas, lucían un numeral, en color blanco y de grandes dimensiones, en el «puro».

Otros países en utilizarlos fueron Austria y Hungría. En el primero lucieron en servicio activo, sus superficies en acabado metálico, llevando las insignias nacionales austríacas hasta 1938 en que, anexionado el país por la Alemania hitleriana, los CR-32 reciben las marcas de la Luftwaffe, empleándose como aparatos de escuela.

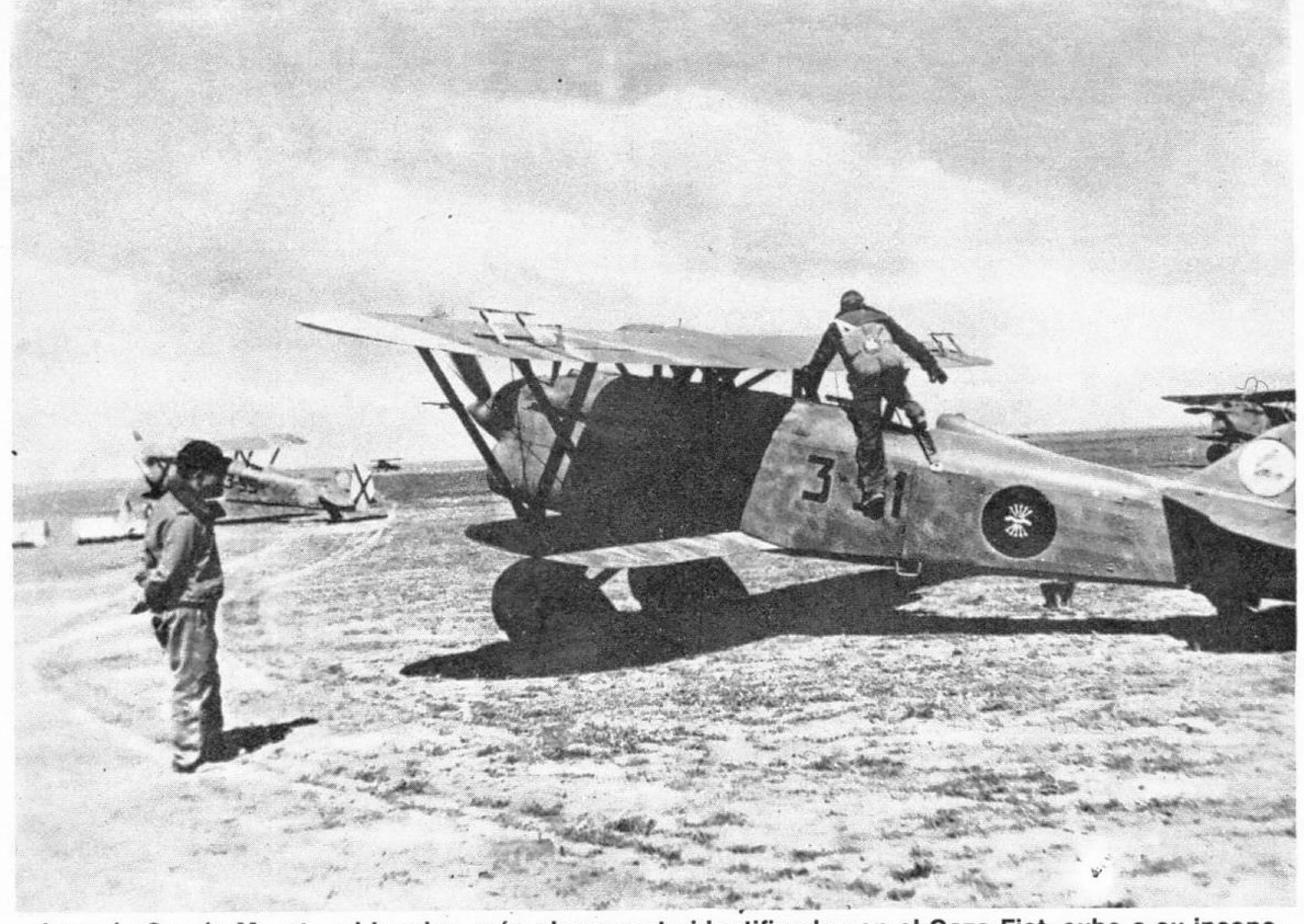
En Hungría, los CR-32 recibieron un camuflaje de zonas irregulares en tres colores, verde, marrón u ocre y gris, variando consustancialmente de unos aparatos a otros. Todos ellos exhibieron, además de sus insignias nacionales y hasta 1942, una banda anular de color amarillo medio, inmediatamente detrás del puesto del piloto.

En marzo de 1939, los CR-32 del Escuadrón 1-1 de la Fuerza Aérea Húngara, en dos combates sucesivos, obtuvieron una resonante victoria sobre los Avia B-534, también biplanos, de la Aviación Eslovaca.

Ases

El "Chirri", comenzó su carrera de formidable cazador, como ya hemos visto, a manos de pilotos italianos sobre los cielos de España, alcanzando su zénit en aquella guerra y no pudiendo igualar posteriormente los éxitos iniciales.

El Ministerio del Aire italiano en su decisión de no estimular las rivalidades entre sus aviadores de caza, seguía la rígida costumbre de atribuir las victorias conseguidas a las unidades. Por ello es muy difícil saber con exactitud las cifras de derribos personales de los ases de la Aviación Legionaria.



Joaquín García Morato, el hombre más plenamente identificado con el Caza Fiat, sube a su inseparable montura el CR-32 3-51, sobre el que consigue la mayoría de sus victorias y sobre el que encuentra también la muerte.

Algunas fuentes señalan, que pese a no haberse publicado listas oficiales, un gran número de pilotos italianos, entre ellos Nobili, Zotti y Larsimont, quienes rondaron al parecer, la veintena de derribos, pueden ser considerados como los ases italianos de nuestra guerra. De otra parte, algunos de los líderes italianos de la Segunda Guerra Mundial, habían combatido en los cielos de España, siendo el mayor de ellos, el Capitán Franco Lucchini, con 26 victorias, de las que 5 fueron conseguidas en las filas de la Aviación Legionaria.

Pero el más notable de los cazadores italianos de nuestra guerra, del que existen datos concretos es el Colonello Mario Bonzano, jefe durante algún tiempo del Grupo «Asso di Bastoni», con alrededor de 15 victorias acreditadas en esta unidad. Otros pilotos que alcanzaron la categoría de ases fueron el Capitán Enrico Degl'Incerti, muerto en accidente en Italia en 1938 y Carlos Romanoli, así como el Teniente Adriano Mantelli que consiguió 12 victorias.

El mayor de los ases a bordo de CR-32, fue sin lugar a dudas, el Comandante Joaquín García Morato y Castaño que sumó un total de 40 derribos al mando de la Patrulla Azul, más tarde Grupo 2-G-3. Profesor de acrobacia en la Escuela de Vuelos de Alcalá de Henares, hace sus primeros servicios en las filas nacionalistas, a bordo de Hispano Nieuport-52, más tarde sobre Heinkel-51 hasta que en los primeros días de septiembre de 1936 toma contacto por vez primera con el ágil biplano de Rosatelli, que será su montura a lo largo de toda la guerra y hasta su muerte, el 4 de abril de 1939 en Griñón, en un fatal accidente en el que, la excesiva confianza en su propia capacidad y en la del "Chirri" les conducen a ambos al desastre final. Su aparato, numerado 3-51 y 262 de fábrica, consigue para él 36 de sus victorias.

Su inmediato seguidor es el también Comandante Julio Salvador Díaz-Benjumea, también veterano de los Nieuport y los He-51, fundador con Morato de la primera unidad española de "Chirri". Junto con éste y Bermúdez de Castro protagoniza la acción del 18 de febrero de 1937 sobre el Jarama que le vale la Medalla Militar. Es derribado, al mando de la primera escuadrilla del 2-G-3, sobre el frente del Ebro en 1938 y tomado prisionero. Acreedor de 25 victorias

durante la guerra, de las que 22 lo son tripulando CR-32, aún habría de conseguir algunas más con la Escuadrilla Azul en Rusia.

La lista continúa con Manuel Vazquez Sagastizabal, piloto civil sevillano, que inicia sus actividades bélicas volando arriesgadamente avionetas particulares sobre los frentes andaluces. Tras operar con Heinkel-51, en marzo de 1937 se incorpora a la unidad de Morato, formando más tarde con Salvador e iniciando una serie de victorias que culminarán cuando, sucesor en el mando de la escuadrilla tras el derribo de éste, es a su vez, derribado y muerto un par de meses antes del final de la guerra. Contaba en su haber 21 aparatos enemigos.

Le sigue Angel Salas Larrazábal, quien tras una seire de vicisitudes en las que vuela con los Dragón y Fokker, pasa a tripular un Ni-52 con el que consigue su primera victoria y como ya es habitual, continúa su carrera con los Heinkel-51 hasta su incorporación a la escuadrilla de Dequal, donde pilota por vez primera los CR-32. Formado el Grupo 2-G-3, sucede a Morato en el mando cuando éste es nombrado Jefe de Operaciones de la Brigada Hispana. Tiene en su haber 16 derribos, 13 de ellos volando los Fiats y 4 en un solo día, record alcanzado únicamente en nuestra guerra por el piloto alemán Balthasar, a bordo de Bf-109. Como Salvador, vuela los Me-109 alemanes en Rusia con la Escuadrilla Azul, consiguiendo otras siete victorias.

Otros pilotos españoles que obtuvieron la categoría de ases fueron Miguel Guerrero García, con un total de 13 victorias (9 sobre Fiat), Joaquín Velasco Fernández, con 11 victorias, todas con Chirri, Miguel García Pardo, con 12, diez de ellas con el CR-32, Carlos Bayo Alessandri con 11, también todas con el "Chirri", el voluntario belga Rodolfo Henricourt con 10 y muchos otros cuya relación sería exhaustiva, hasta un total de 20 pilotos con más de 5 victorias.

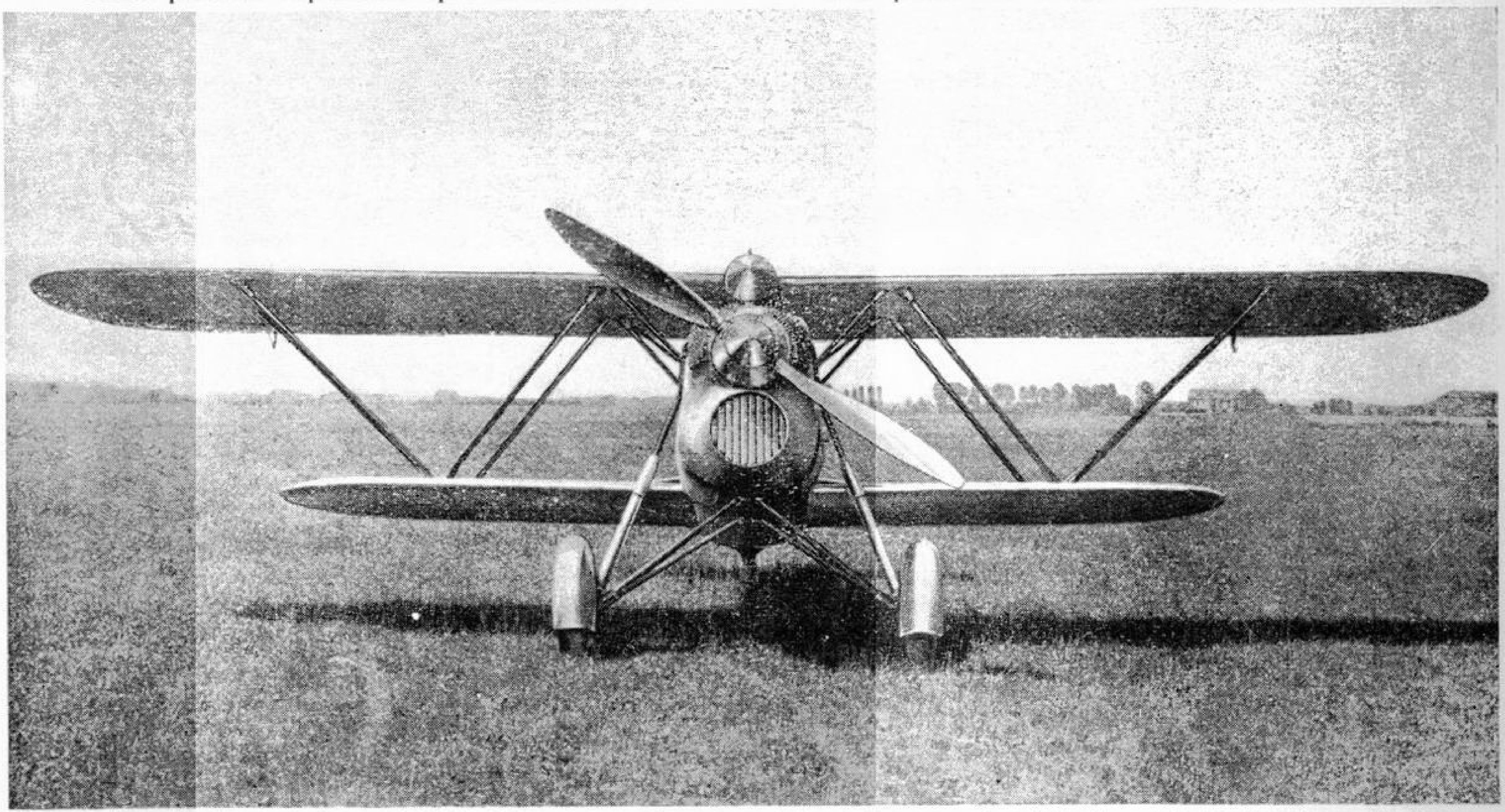
Descripción del CR-32 "Chirri" (versión quater)

Fórmula: Sesquiplano monomotor monoplaza de caza de estructura metálica.

Fuselaje: La estructura del fuselaje está constituida de tubos de duraluminio con uniones en acero de alta resistencia y construida en cuatro largueros en los vértices del prisma rectangular que forma el esqueleto principal, reforzado por montantes inclinados, determinando un sistema de vigas en triángulos, revestido en chapa de duraluminio y tela de algodón.

En la parte anterior se encuentra el motor, fijado a dos largueros en duraluminio.

Tras la planta motriz, un Fiat A 30 RA bis de 600 Cv y 12 cilíndros en V, refrigerado por agua y que movía una hélice bipala metálica en aluminio y paso ajustable en tierra, se encontraba el depósito principal de gasolina, en posición baricéntrica y con capacidad para 342 litros de combustible.



La fórmula sesquiplana del CR-32 se aprecia especialmente en esta vista frontal. (Foto: Aeronáutica d'Italia).

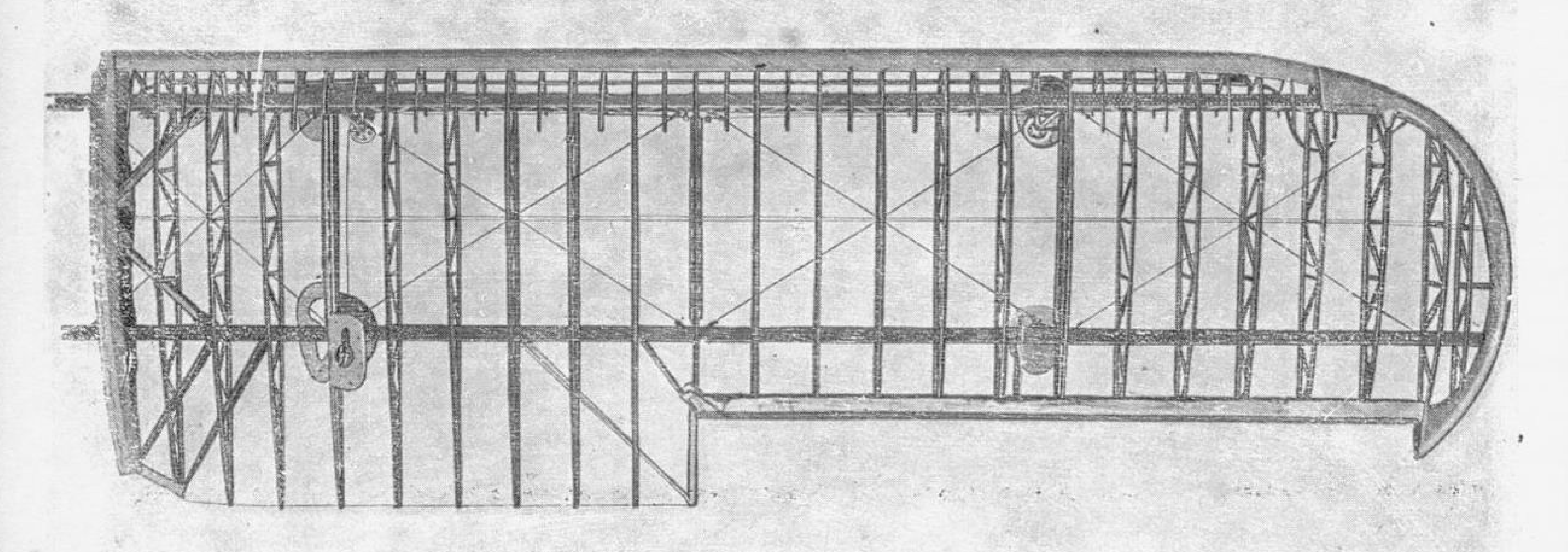
El Motor Fiat A-30 en su instalación, apreciándose el radiador del lubrificante y el de agua, así como los escapes y parte de la bancada. (Aeronáutica D'Italia).

Célula: La célula biplana era del tipo rígido de estructura triangular. El plano superior era el de mayor envergadura y profundidad y llevaba en sus extremos los alerones. Los largueros, en número de dos por superficie, eran en duraluminio y de sección rectangular, estando reforzados con crucetas en disposición triangular. Las costillas y falsas costillas estaban fabricadas en tubo cuadrado de duraluminio; yendo todas las superficies útiles revestidas en tela de algodón y barnizado metálico.


Ambos planos se hallaban sostenidos por montantes del tipo Warren en tubo de acero de sección perfilada aerodinámicamente, con refuerzo de tirantes en hilo también de acero.

Las partes móviles eran todas de revestimiento textil y costillaje interior en duraluminio, estando provistos los alerones de compensación por unas pequeñas superficies montadas exteriormente.

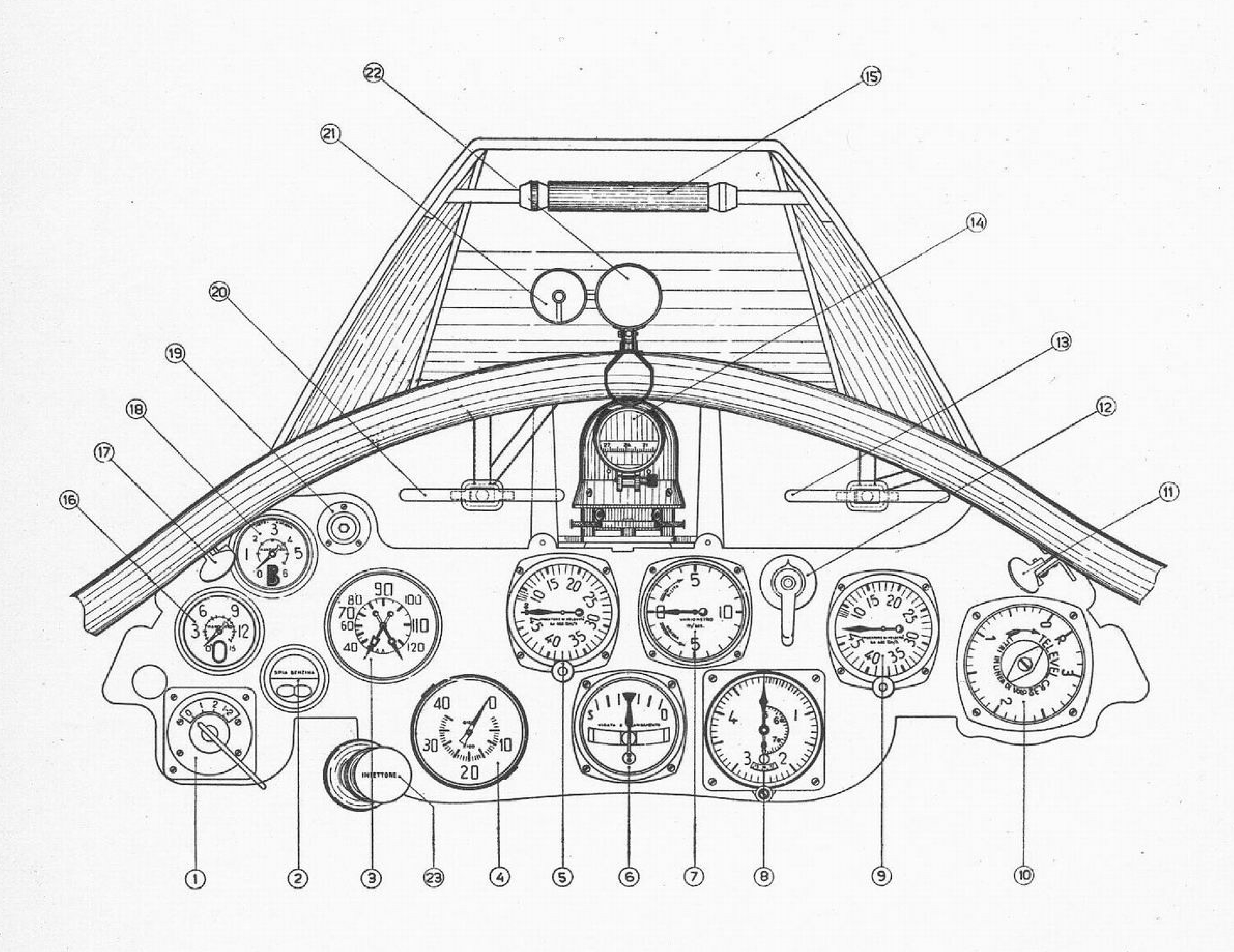
En el plano superior y entre las dos semialas, se encontraba el depósito auxiliar o



Estructura del ala superior (Aeronáutica D'Italia).


SERBATOIO SUPPLEMENT BENZINA
L 25
Orizzontale
SERBATOIO
BENZINA
CAPACITA
L 342
SCATOLA PORTA
CARTUCCE CALIBRO 12,7
SCATOLA RACCOGLI
BOSSOLI
RADIATORE OLIU
RADIATORE
MACCHINA AERO
FOTOGRAFICA O
LANCIA BOMBETTE

1. Conmutador de ascensión
2. Indicador de gasolina
3. Teletermómetro agua/acite
4. Cuentarrevoluciones
5. Anemómetro de 460 km/h
6. Indicador de virada
7. Variómetro.
8. Altímetro de 8000 mt.
9. Anemómetro de 460 km/h
10. Indicador de nivel
11. Mando interruptor sincronización arma derecha
12. Mando interruptor máquina fotográfica
13. Manilla de rearme y desencasquillado arma derecha
14. Brújula OMI 03
15. Apoyafrente para mira
16. Manómetro aceite
17. Mando interruptor sincronizado arma izquierda
18. Manómetro gasolina
19. Avisador de incendio
20. Manilla de rearme arma izquierda
21. Mira de puntería telescópica
22. Mira de puntería de visual libre.
23. Inyector de gasolina



Esquema del tablero.

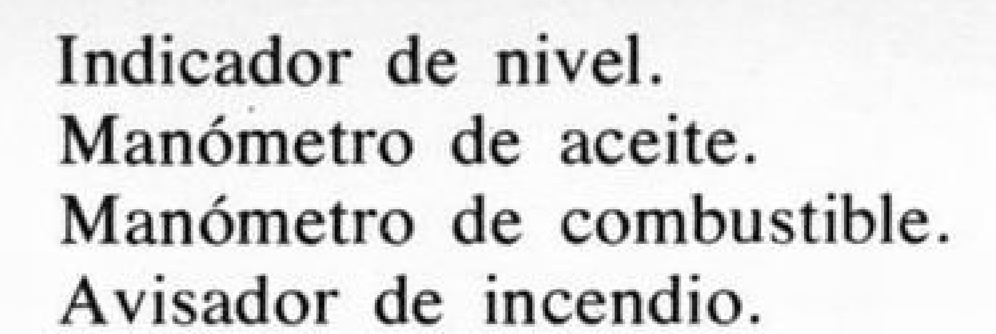
de reserva con capacidad para 25 l. en un cuerpo de forma fuselada.

Empenajes: De igual construcción que los planos principales, las superficies estabilizadoras constituían una sola pieza horizontalmente, siendo la incidencia regulable en tierra y en vuelo desde la cabina.

Puesto de pilotaje: De tipo abierto y parabrisas triédrico con colimador de puntería tubular tipo S. Giorgio, estaba provisto de asiento reglable en altura y apoyacabezas fuselado.

El cuadro de instrumentos constaba de los siguientes elementos:

Termómetro agua-aceite.
Tacómetro cuentarrevoluciones.
Brújula OMI tipo 03.
Anemómetro.
Indicador de virada.
Variómetro.
Altímetro.

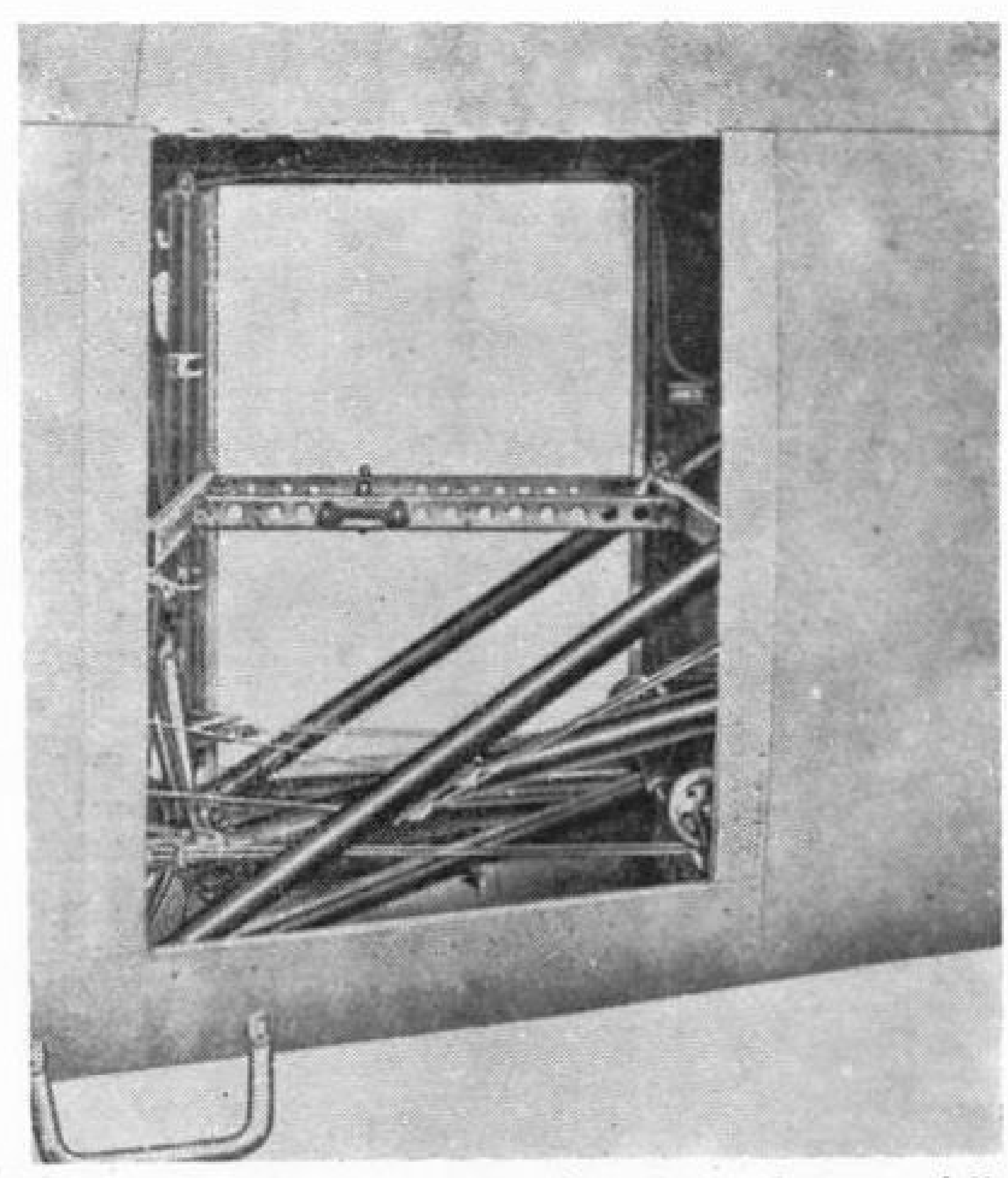


Indicador de nivel.
Manómetro de aceite.
Manómetro de combustible.
Avisador de incendio.

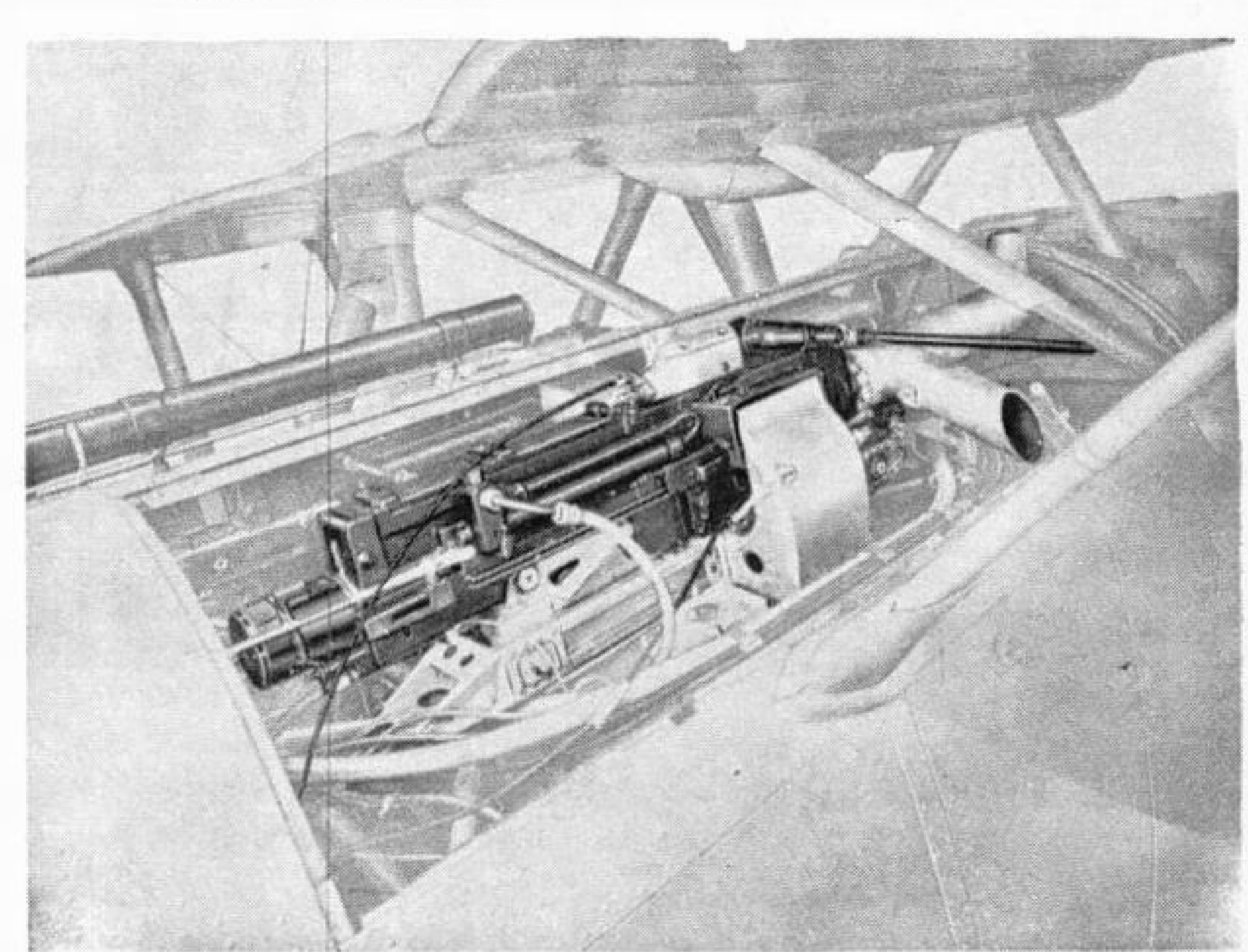
Asimismo, el piloto contaba con instalación de oxígeno (bombona, inhalador y máscara) y extintor de anhidrido carbónico. Tras del asiento, en montaje vertical y con acceso exterior por panel desmontable, podía ir instalada una cámara fotográfica A.G.R.61 ó A.G.R.90 para película formato 13×18 y con manejo desde el tablero.

Armamento: Dos ametralladoras Breda SAFAT de 12,7 mm. o dos de 7,7 mm. o una de cada, en instalación fija sobre capó, sincronizadas con el motor, disparando a través del arco de la hélice y con una dotación de 400 cartuchos cada arma.

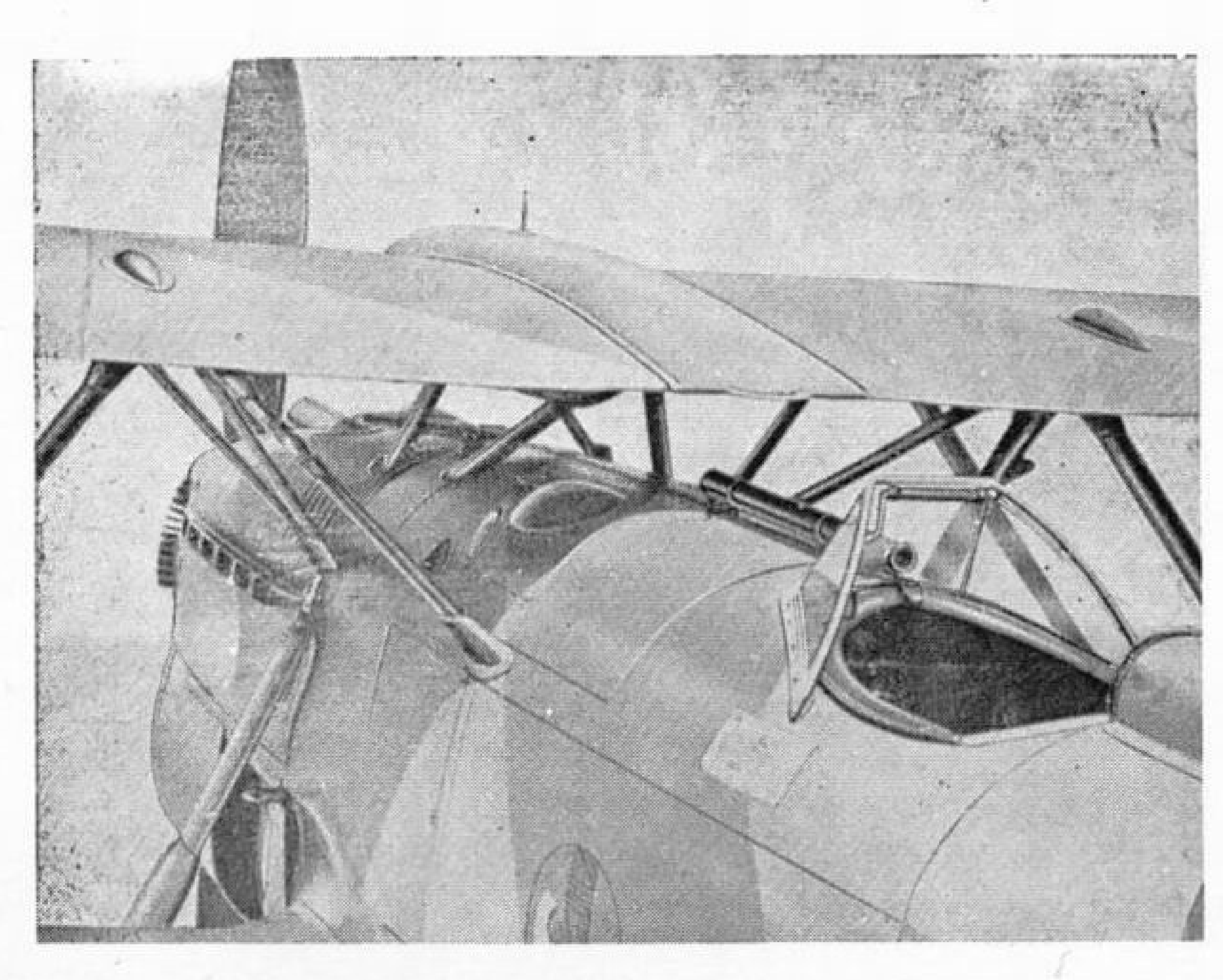
Como armamento lanzable los CR-32 podían llevar 100 Kg. de bombas en distintas combinaciones.



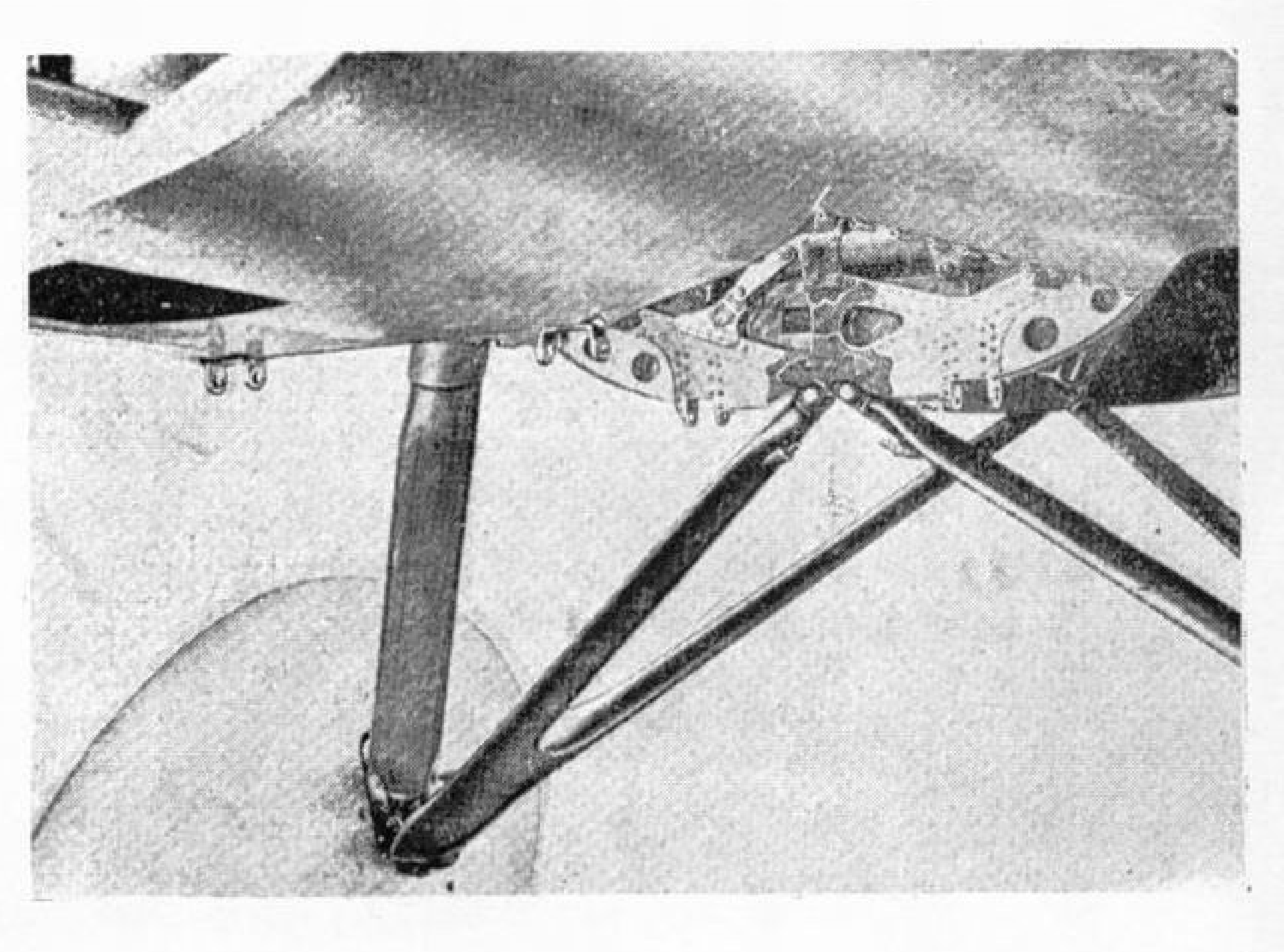
Alojamiento para máquina fotográfica.



Montaje de las ametralladoras de 12,7 mm.



Colimador y sistema de mira.



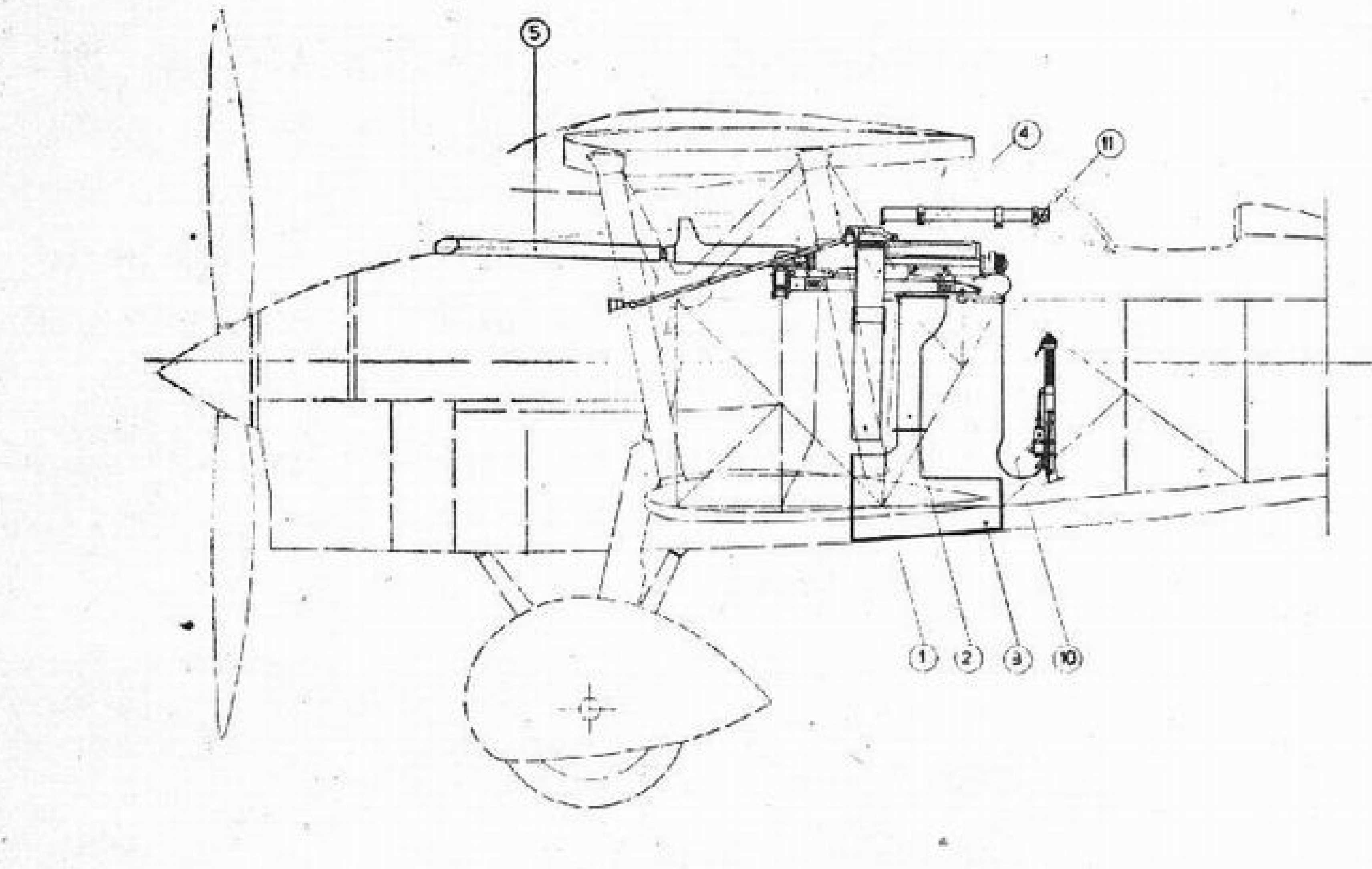
Soporte lanzabombas externo.

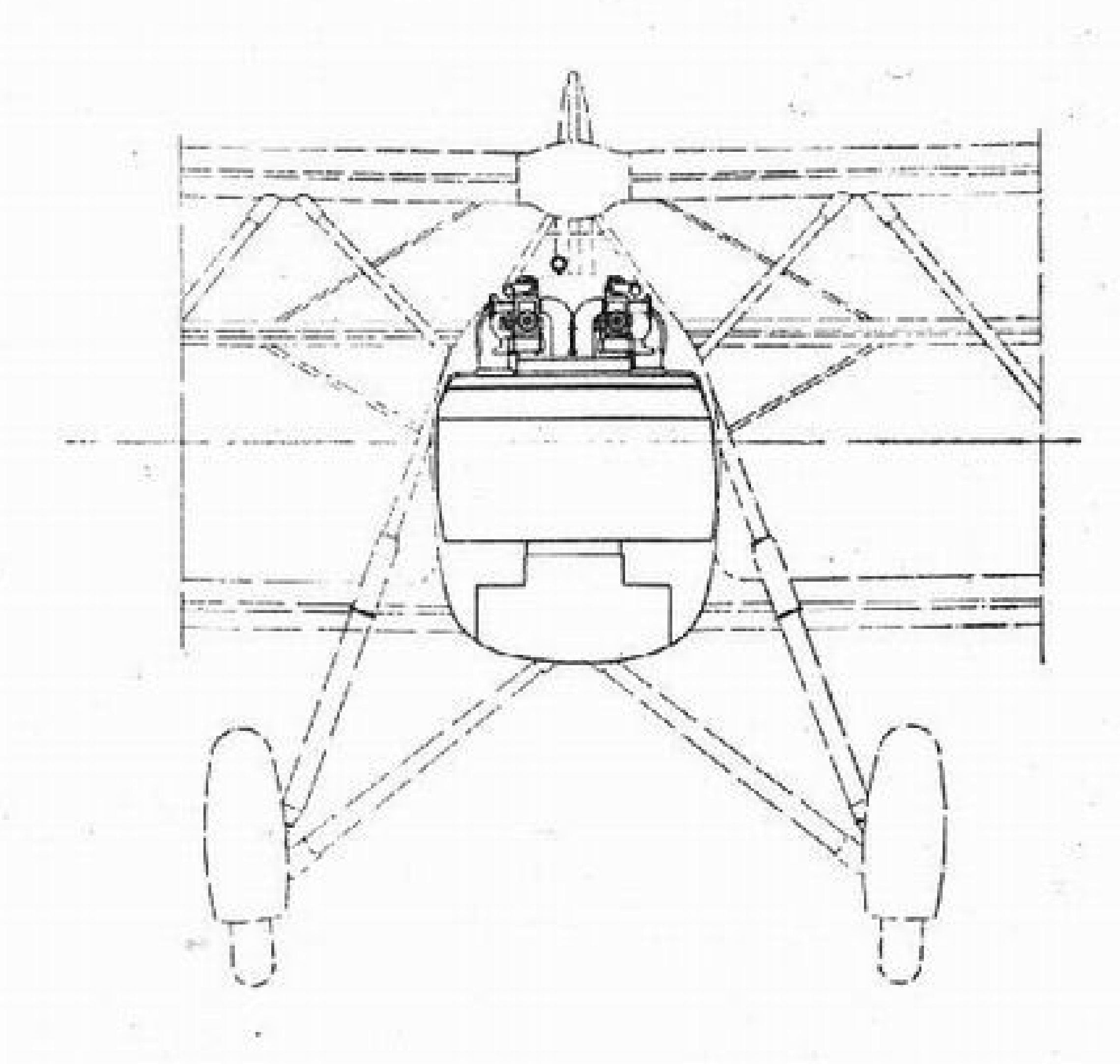
Performances

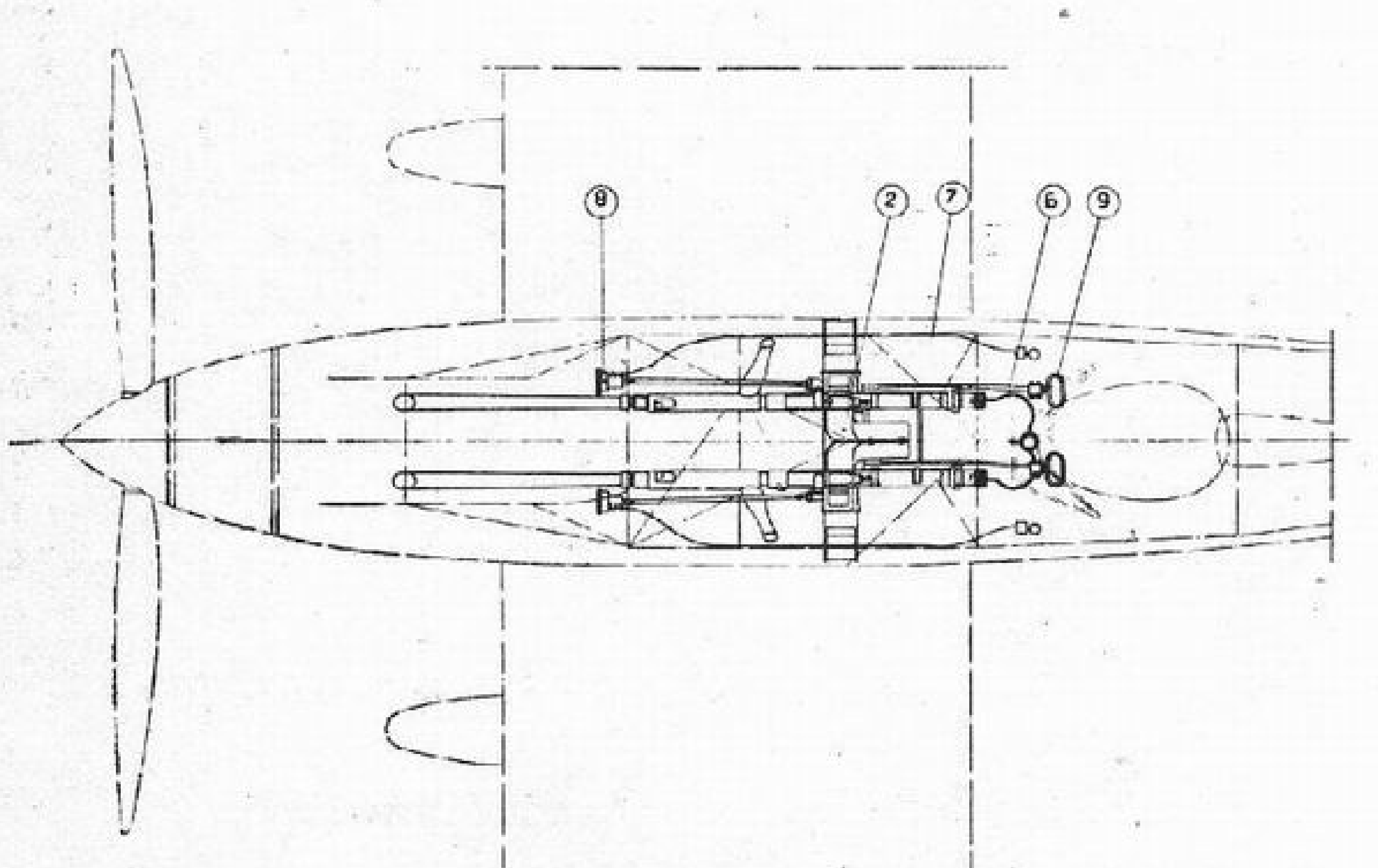
Relación peso-potencia: 2,1 Kg-Cv.
Velocidad máxima: 356 Km-h. a 3.000 m.
Velocidad máxima de crucero: 275 Km-h.
Velocidad máxima de aterrizaje: 105 Km-h.
Tiempo de subida a 6.000 m.: 14 min. 25 seg.
Techo máximo: 7.850 m.
Techo práctico: 7.550 m.
Radio de acción: 300 Km.
Carrera de despegue: 270 m.
Carrera de aterrizaje: 270 m.
Autonomía: 780 Km. a 4.800 m., 315 Km-h. y 2.550 r.p.m. sin la reserva de combustible.

Dimensiones

Envergadura: 9,500 m.
Longitud: 7,453 m.
Altura: 2,632 m.
Superficie alar: 22,10 m2.
Peso en vacío: 1.380 Kg.
Peso total: 1.905 Kg.
Carga máxima: 525 Kg.



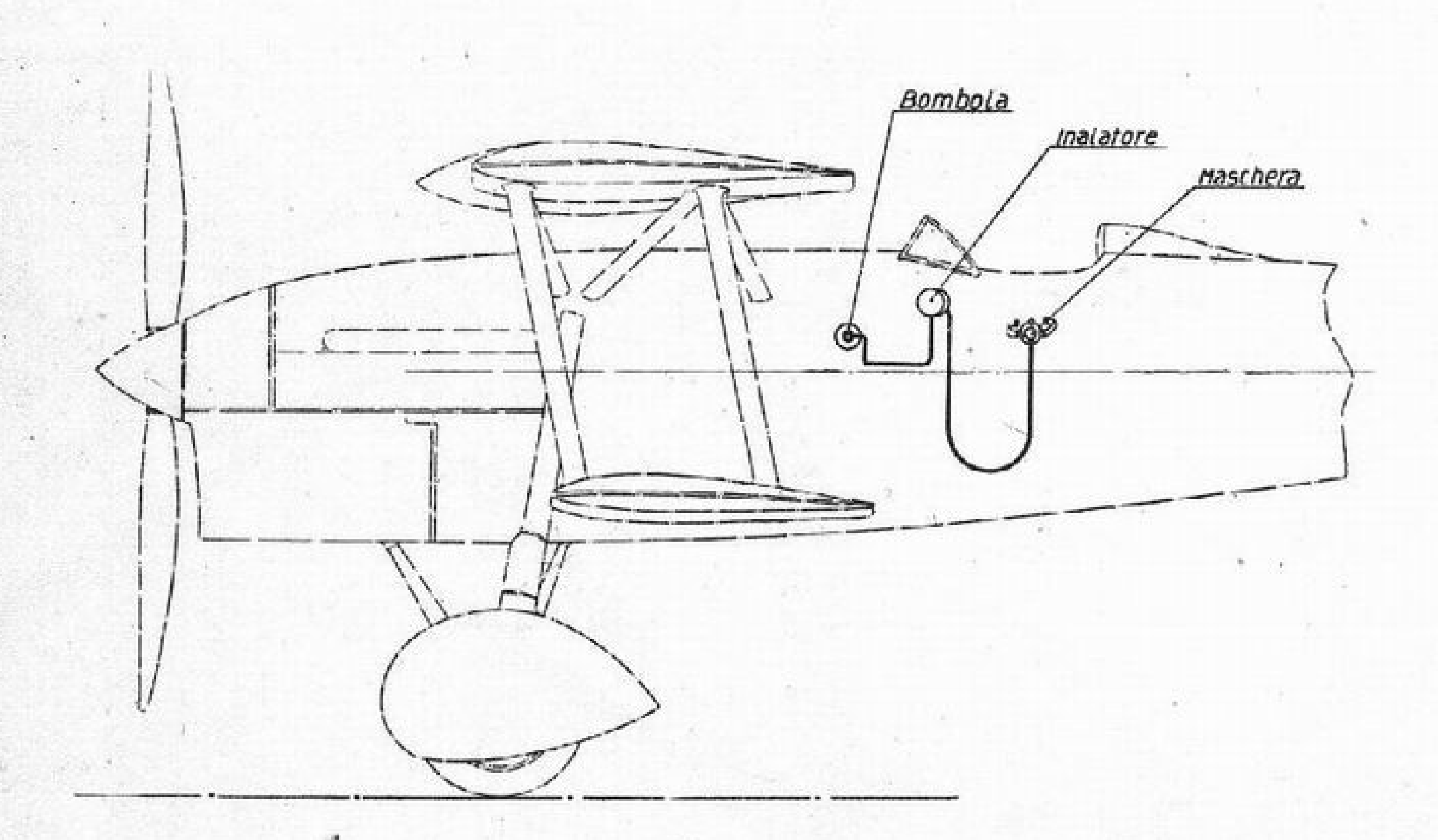


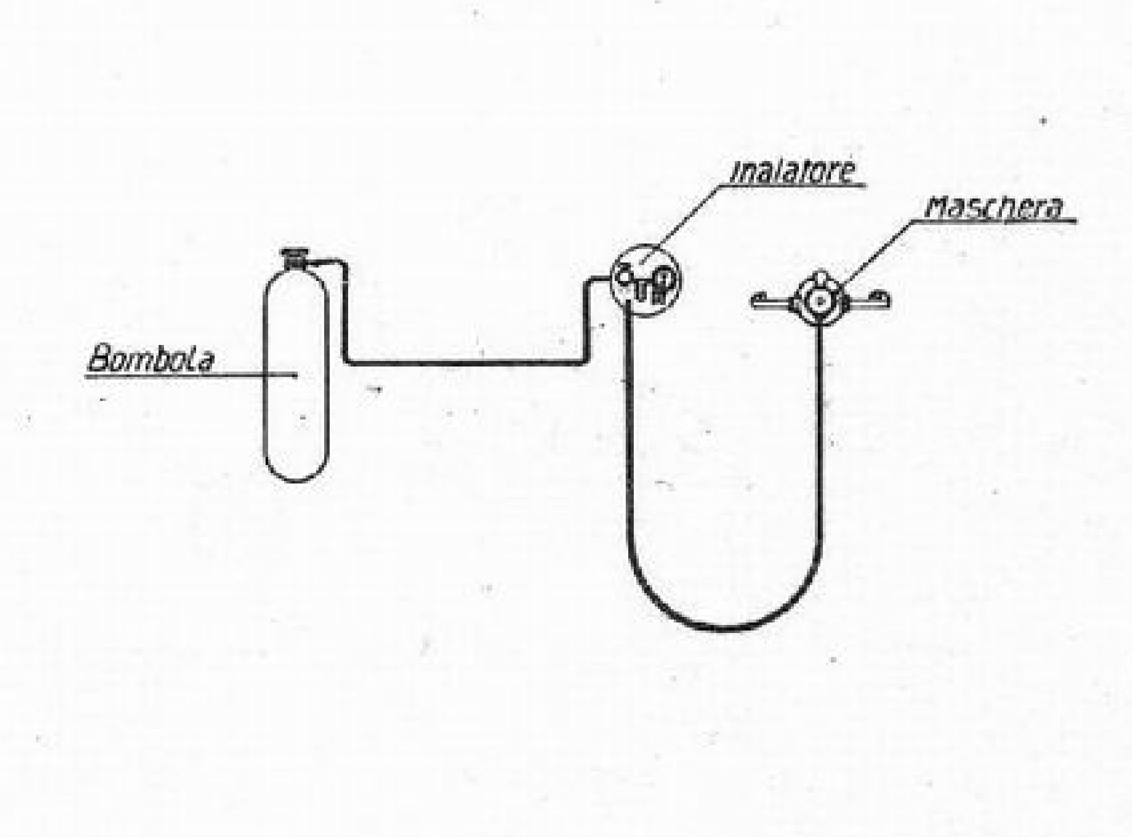


LEGGENDA

1. Scatola per nastro cartucce cal. 12-7.
2. Condotto scarico maglioni e bossoli.
3. Scatola ricupero bossoli e maglioni.
4. Condotto per nastro cartucce all'arma.
5. Parafiamma per arma.
6. Bowden per comando sparo.
7. Bowden per comando innesto sincronizzazione.
8. Presa comando sincronizzazione arma su motore.
9. Prolunga per disincoppo armi.
10. Servo comando pneumatico per sparo.
11. Collimatore tipo **S. Giorgio.**

Instalación de armamento fijo.





Esquema instalación de oxígeno.

HISTORIA DEL SIGLO DE LA VIOLENCIA

BATALLAS Rojo

Pearl Harbour, por A. J. Barker.
La Batalla de Inglaterra, por E. Bishop.
Kursk. Encuentro de fuerzas acorazadas, por G. Jukes.
Golfo de Leyte. Una armada en el Pacífico, por D. Macyntire.
Midway. El punto de partida, por A. J. Barker.
Día-D. Comienza la invasión, por R. W. Thompson.
Tarawa. Ha nacido una leyenda, por H Shaw.
La Defensa de Moscú, por G. Jukes.
Batalla de la Bolsa del Ruhr, por Ch. Whiting.
El Sitio de Leningrado, por A. Wykes.
La Batalla de Berlín. Final del Tercer Reich, por E. Ziemke.
Salerno. Un pie en Europa, por D. Mason.
Beda Fomm. La victoria clásica, por K. Macksey.
Dien Bien Phu, por J. Keegan.
Iwo Jima, por M. Russell.
Okinawa. La ùltima batalla, por B. M. Frank.

ARMAS Azul

Armas Secretas Alemanas. Prólogo a la Astronáutica, por B. Ford.
Gestapo SS, por R. Manvell.
Comando, por P. Young.
Luftwaffe, por A. Price.
Lanchas Rápidas. Los bucaneros, por B Cooper.
Armas Suicidas, por A. J. Barker.
La Flota de Alta Mar de Hitler, por R. Humble.
Armas Secretas Aliadas, por B. Ford.
Paracaidistas en Acción, por Ch. Macdonald.
T-34 Blindado Ruso, por D. Orgill.
ME-109. Un caza incomparable, por M. Caidin.
La Legión Cóndor. España 1936-39, por P. Elstob.
La Flota de Alta Mar Japonesa, por R. Humble.
El Caza Cohete, por W. Green.
Waffen SS. Los soldados del asfalto, por J. Keegan.
División Panzer. El puño acorazado, por K. Macksey.
El Alto Estado Mayor Alemán, por Barry Leach.
Armas de Infantería, por J. Weeks.
Los Tigres Voladores. Chennault en China, por R. Heiferman.
Cero. Un caza famoso, por M. Caidin.
Los Cañones 1939-45, por I. V. Hogg.
Granadas y Morteros, por I. V. Hogg.
El Jeep, por F. Denfeld y Fry.
Las fuerzas acorazadas alemanas, por D. Orgill.
Portaviones el arma maestra, por D. Macintyre.
B-29. La superfortaleza, por Carl Berger.
Chinditas. La gran Incursión, por M. Calvert.
Submarinos. La amenaza secreta, por David Mason.
Guardia de Hitler SS Leibstandarte, por Alan Wykes.
Mirage. Espejismo de la técnica y la política, por C. Pérez San Emeterio
Fuerzas Acorazadas Aliadas, por K. Macksey.
Submarinos Enanos, por J. Gleason y T. Waldron.

CAMPAÑAS Verde

Afrika Korps, por K. Macksey.
Bombardeo de Europa, por N. Frankland.
Incursiones. Fuerzas de choque del desierto, por A. Swinson.
Barbarroja. Invasión de Rusia, por J. Keegan.
Operación Torch. Invasión angloamericana de Africa del Norte, por V. Jones.
La Guerra de los Seis Días, por A. J. Barker.
Tobruk. El asedio, por J. W. Stock.
La Guerra del Yom Kippur. Enfrentamiento árabe-israelí, por A. J. Barker.
Guerra de Invierno. Rusia contra Finlandia, por R. W. Condon.

PERSONAJES Morado

Patton, por Ch. Withing.
Otto Skorzeny, por Ch. Withing.
Hitler, por A. Wykes.
Tito, por P. Auty.
Mussolini, por C. Hibbert.
Zhukov. Mariscal de la Unión Soviética, por O. Preston Chaney Jr.
Rommel, por Sibley y Fry.
Stalin, por Rose Tremain.
Mountbatten, por Arthur Swinson.

POLITICOS Negro

Conspiración contra Hitler, por R. Manvell.
La Noche de los Cuchillos Largos, por N. Tolstoy.
La Juventud Hitleriana, por H. W. Koch.

UNIFORMES

Uniformes del III Reich, por José M.ª Bueno

CONFLICTO HUMANO

Genocidio, por Ward Rutherford.